



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2023

Determinazione del 24 marzo 2026, n. 58



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2023

Relatore: Primo Referendario Marco Cavallaro

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:
dott.ssa Ludovica Lettieri



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Camera di consiglio del 24 marzo 2026

Composta dai magistrati:

Presidente aggiunto della Sezione

Chiara BERSANI

Consiglieri

Maria Laura PRISLEI

Francesca Paola ANELLI

Primi Referendari

Andrea MAZZIERI

Daniela CIMMINO

Patrizia ESPOSITO

Marco CAVALLARO

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 e integrazioni che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali (ora Autorità di sistema portuale) al controllo della Corte dei conti;

visto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mar Tirreno settentrionale;

visto il rendiconto generale dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale, relativo all'esercizio finanziario 2023, con le annesse relazioni degli organi amministrativi e del Collegio dei revisori dei conti, tutti trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958; esaminati gli atti;

udito il relatore Primo Ref. Marco Cavallaro e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle



CORTE DEI CONTI

Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale per l'esercizio 2023;

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, oltre che il rendiconto generale - corredato delle relazioni degli organi amministrazione e di revisione - la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce, quale parte integrante;

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale per l'esercizio 2023 dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale, corredato delle relazioni degli organi amministrazione e di revisione, e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il predetto esercizio.

RELATORE

Marco Cavallaro
(f.to digitalmente)

PRESIDENTE

Chiara Bersani
(f.to digitalmente)

depositata in segreteria

DIRIGENTE

Fabio Marani
(f.to digitalmente)

INDICE

PREMESSA	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO.....	2
1.1 Quadro normativo.....	2
2. INTERVENTI CONNESSI AL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)	11
3. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO	16
4. PERSONALE	21
4.1 Assetto organizzativo	21
4.2 Pianta organica e consistenza del personale	25
4.3 Anticorruzione e trasparenza - valutazione della <i>performance</i> amministrativa	27
4.4 Costo del personale	28
4.5 Incarichi di studio e consulenza ed incarichi professionali	31
5. CONTENZIOSO	33
6. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	36
6.1 Documento di programmazione strategica di sistema	36
6.2 Piano regolatore portuale (Prp).....	38
6.3 Piano operativo triennale (Pot).....	39
6.4 Programma triennale delle opere.....	40
7. ATTIVITÀ	41
7.1 Attività promozionale.....	41
7.2 Servizi di interesse generale.....	42
7.3 Attività negoziale	50
7.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione	54
7.5 Questione relativa al riconoscimento di un compenso incentivante ulteriore al personale dirigenziale in avvalimento presso la struttura commissariale. Contraddittorio anticipato <i>ex</i> art. 8 l. n. 259 del 1958 ed esito.....	64
7.6 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo	68
7.7 Traffico portuale	75
7.7.1 Traffico merci.....	75
7.7.2 Traffico passeggeri.....	76
8. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE	78
8.1 Dati significativi della gestione	78
8.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate	79
8.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui.....	85
8.4 Il conto economico.....	88
8.5 Lo stato patrimoniale	91
8.6 Partecipazioni societarie.....	95
9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	102

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Interventi Pnrr/Pnc: importo finanziamenti, stati avanzamento e raggiungimento obiettivi al 31.12.2025	13
Tabella 2 - Impegni e pagamenti per gli organi dell'AdSP MTS.....	18
Tabella 3 - Dotazione organica e consistenza del personale dell'AdSP (2022-2023)	26
Tabella 4 - Disaggregazione spesa per il personale dell'AdSP (2022-2023)	28
Tabella 5 - Costo unitario medio 2023 (incluso il Segretario generale)	29
Tabella 6 - Costo unitario medio 2022 (incluso il Segretario generale)	30
Tabella 7 - Importi attribuiti a titolo di premio nel 2023 e raffronto con il 2022	30
Tabella 8 - Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia nel 2023 (1° gennaio 2023-30 giugno 2023)	51
Tabella 9 - Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia nel 2023 (1° luglio 2023-31 dicembre 2023)	52
Tabella 10 - Opere infrastrutturali nei porti della AdSP (situazione anno 2023)	60
Tabella 11 - Opere infrastrutturali nei porti della AdSP in corso nel 2023, alla data del maggio 2025	62
Tabella 12 - Darsena Europa.....	63
Tabella 13 - Entrate per canoni dell'AdSP (2022-2023)	73
Tabella 14 - Traffico merci complessivo dell'AdSP 2022-2023 (in tonnellate e teu)	76
Tabella 15 - Traffico merci complessivo disaggregato per i porti della AdSP (in tonn. e teu) (2022-2023)	76
Tabella 16 - Traffico passeggeri dell'AdSP (unità) (2022-2023).....	77
Tabella 17 - Risultati della gestione dell'AdSP 2023.....	79
Tabella 18 - Rendiconto finanziario (dati aggregati) dell'AdSP 2023.....	79
Tabella 19 - Rendiconto gestionale dell'AdSP 2023.....	81
Tabella 20 - Situazione amministrativa dell'AdSP 2023	86
Tabella 21 - Analisi dei titoli dei residui dell'AdSP 2023	87
Tabella 22 - Conto economico dell'AdSP 2023	89
Tabella 23 - Stato patrimoniale dell'AdSP (2023).....	91
Tabella 24 - Provvedimenti di revisione periodica delle partecipazioni - (2017-2022)	96
Tabella 25 - Società partecipate dell'AdSP - (2022-2023)	97
Tabella 26 - Società indirettamente partecipate tramite Interporto Toscano A. Vespucci Spa	101

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione relativa all'esercizio finanziario 2023 della AdSP del Mar Tirreno settentrionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo successivamente intervenute.

Il precedente referto della Sezione è stato approvato con determinazione n. 168 del 10 dicembre 2024 e pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 327.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1 Quadro normativo

Con decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 il legislatore ha innovato gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani istituendo le Autorità di sistema portuale (per brevità, anche, “AdSP” o “Ente”), enti pubblici non economici destinati a sostituire le Autorità portuali preesistenti, anch’esse dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

Le AdSP, secondo le previsioni dell’art. 6, comma 4, del citato d.lgs. n. 169 del 2016, hanno il compito di indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali. Svolgono la manutenzione delle parti comuni e dei fondali, sorvegliano la fornitura dei servizi di interesse generale, amministrano in via esclusiva le aree e i beni demaniali, pianificano lo sviluppo del territorio portuale. Inoltre, coordinano le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell’ambito portuale e promuovono forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

L’operatività dell’AdSP del Mar Tirreno settentrionale - nella quale, a seguito dell’entrata in vigore del decreto legislativo n. 169 del 2016, sono confluite le Autorità portuali di Livorno e di Piombino, unitamente ai porti da esse dipendenti (Portoferraio, Rio Marina e Cavo) - ha avuto effettivo inizio con la nomina del Presidente, avvenuta con il d.m. 13 marzo 2017, n. 84. Il quadro normativo di riferimento ha già formato oggetto di dettagliata esposizione nei precedenti referti ai quali, per economia espositiva, si fa rinvio per gli aspetti generali.

Nei referti degli scorsi esercizi, in particolare, sono state citate le molteplici misure di sostegno al settore portuale, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da “Covid-19,” che hanno avuto impatto sulla gestione dell’Ente anche per l’annualità di bilancio all’odierno esame.

A tali misure si erano aggiunti ulteriori interventi di sostegno, a partire dal 2021, previsti dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021, art. 1, cc. 662, 666, 729 e 731), nonché gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza stanziati dall’art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, per lo sviluppo delle infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e l’aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche). In tale contesto, il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale prevedeva

investimenti per complessivi 2.860 milioni, riferibili al Piano nazionale per gli investimenti complementari, ripartiti con il decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (per brevità, anche “Mims”) del 13 agosto 2021, n. 330. Della specifica destinazione di tali risorse si darà conto nel successivo capitolo 2.

La disciplina di riferimento in materia di programmazione strategica del sistema portuale è stata ulteriormente aggiornata dal decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (“Decreto trasporti”), convertito dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, che ha introdotto significative misure di semplificazione e razionalizzazione. L’intervento normativo ha perseguito l’obiettivo di rendere più fluide e coerenti le procedure di programmazione, allineandole al Piano generale dei trasporti e della logistica, agli orientamenti dell’Unione europea in tema di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché al Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. In tale quadro, gli strumenti programmatori delle Autorità di sistema portuale risultano oggi essenzialmente concentrati nel Documento di programmazione strategica di sistema e nel Piano regolatore portuale. Il medesimo decreto ha inoltre previsto l’istituzione dell’interfaccia unica marittima europea prevista dal Regolamento (UE) 2019/1239, accompagnata da un più ampio processo di aggiornamento dei sistemi informatici e di rafforzamento delle misure di cybersicurezza. Le innovazioni introdotte contemplano anche l’obbligo per le Autorità di individuare e comunicare al Mims e alle Regioni le aree portuali e retroportuali potenzialmente idonee alla realizzazione di piattaforme logistiche intermodali, punti di scambio intermodale e caselli autostradali funzionali a nuove stazioni ferroviarie dell’alta velocità e dell’alta capacità.

Nel contesto, va considerato anche che l’articolo 6, comma 11, della legge n. 84 del 1994 e ss.mm.ii., pur stabilendo che *“le Autorità di sistema portuale non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse”*, al contempo prevede che la singola Autorità di sistema portuale *“con le modalità e le procedure di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, ... può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche”* e *“assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre*

2011, n. 214". Il menzionato art. 46 del d.l. n. 201 del 2011 prevede specificamente, ai commi 1 e 2, che *"1. Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retroportuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici che intervengono, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie. 2. Le attività di cui al comma 1 devono realizzarsi in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa comunitaria, avendo riguardo ai corridoi transeuropei e senza causare distorsione della concorrenza tra i sistemi portuali"*.

Successivamente, il decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228 (c.d. "milleproroghe"), convertito dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, è intervenuto modificando l'art. 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34. In particolare, è stata prorogata fino al 15 dicembre 2021 la facoltà per le Autorità di sistema portuale di applicare riduzioni dei canoni concessori – comprese le concessioni delle stazioni marittime e dei servizi ai passeggeri – in favore dei concessionari che abbiano registrato, rispetto al 2019, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento. Con riferimento al porto di Livorno, l'Ente ha rappresentato che tali riduzioni sono state applicate esclusivamente ai canoni demaniali relativi agli anni 2020 e 2021.

Per quanto concerne l'aggiornamento delle misure dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime, si segnalano quattro interventi ministeriali succedutisi tra il 2021 e il 2024:

- il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (per brevità, anche "Mit") n. 500 del 14 dicembre 2021, che ha incrementato del 7,95 per cento i canoni per il 2022;
- il decreto del 30 dicembre 2022, che ha disposto per il 2023 un ulteriore adeguamento del 25,15 per cento;
- il decreto del 7 dicembre 2023, che ha invece stabilito, per il 2024, una riduzione del 4,5 per cento;
- il decreto Mit del 18 settembre 2025, che per il 2025 ha previsto una riduzione dello 0,65 per cento.

A decorrere dal 1° gennaio 2025, la misura minima del canone dovuto quale corrispettivo dell'utilizzazione di aree e pertinenze demaniali marittime, come originariamente prevista dal comma 4 dell'art. 100 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, è fissata in euro 3.204,53,

valore applicabile nei casi in cui il canone determinato secondo i criteri normativi risultasse inferiore a tale soglia.

Rispetto agli esercizi precedenti a quello in esame, l'art. 199, comma 10-*bis*, aveva istituito un fondo – con una dotazione pari a 10 milioni per il 2020 e 68 milioni per il 2021 – destinato a compensare, anche solo parzialmente, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti, in particolare quelli relativi ai diritti di porto. La norma precisa che gli introiti rilevanti ai fini del contributo sono quelli destinati al finanziamento di infrastrutture non destinate a sfruttamento commerciale. Con riferimento all'esercizio considerato, l'Ente segnala di non aver registrato aggiornamenti, richiamando l'unico versamento pervenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pari a euro 273.177,79, relativo al mancato introito dei diritti di porto del 2020 per traffico passeggeri e crocieristi, contabilizzato al capitolo E124/10 "Recuperi e rimborsi diversi".

Per quanto attiene alla questione relativa agli aiuti di Stato ricevuti dalle Autorità di sistema portuale tramite l'esenzione dall'imposta sulle società, già trattata nei precedenti referti, appare qui opportuno solo rammentare, innanzitutto, la decisione della Commissione Ue n. 2021/1757, che aveva qualificato tali esenzioni come aiuti di Stato incompatibili, imponendo all'Italia di adeguare il regime fiscale dal 1° gennaio 2022. Tutte le Autorità di sistema portuale hanno impugnato la decisione davanti al Tribunale dell'Unione Europea nel marzo 2021. Con sentenza del 20 dicembre 2023 il Tribunale ha annullato la decisione solo nella parte in cui il rilascio di autorizzazioni portuali era qualificato come attività economica, mentre, per il resto, ha confermato che l'esenzione fiscale generalizzata non è lecita. Ne risulta, quindi, consolidato il principio secondo cui le Autorità di sistema portuale sono soggetti passivi Ires, salvo per le attività che costituiscono esercizio di funzioni statali, peraltro già oggetto dell'intervento di modifica normativa operato con l'art. 4-*bis* del d.l. n. 68 del 2022, che aveva previsto che le Autorità 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), con la precisazione che le entrate tassabili siano unicamente quelle qualificabili come ricavi commerciali ed escludendo quelle prelevate autoritativamente (quali, ad esempio, la tassa di ancoraggio, le tasse portuali, le autorizzazioni previste dall'art. 16 della l. n. 84 del 1994), ovvero conseguenti all'esercizio di attività pubblicistica (come previsto dall'art. 6, commi 9-*bis* e

9-ter, della l. n. 84 del 1994). I canoni demaniali percepiti dalle AdSP concorrono, invece, al reddito imponibile, ma solo per una quota del 50 per cento in conseguenza della deduzione forfettaria prevista dal comma 9-*quater* della citata disposizione.

Al fine di uniformare la disciplina per il rilascio delle concessioni e prevenire la formazione di concentrazioni e posizioni dominanti, il suddetto quadro normativo è stato ancora profondamente innovato dall'art. 5 della legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 del 5 agosto 2022, n. 118, che, oltre a sostituire l'art. 18 della legge n. 84 del 1994, ha introdotto principi fondamentali per l'affidamento in concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale per l'espletamento delle operazioni portuali, con rinvio ad un apposito decreto interministeriale del Mims, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze Mef (di seguito anche "Mef"), da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per la definizione dei criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della durata delle concessioni, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo da parte delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo e le modalità di trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione, l'individuazione dei limiti dei canoni a carico dei concessionari, l'individuazione delle modalità per garantire il rispetto del principio di concorrenza nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale¹.

Il regolamento attuativo di cui al citato art. 5, comma 2, della l. 5 agosto 2022, n. 118, è stato emanato con decreto del Mims, di concerto con il Mef, del 28 dicembre 2022, n. 202, entrato in vigore il 15 gennaio 2023.

In data 28 dicembre 2022, è stato emanato, inoltre, di concerto fra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze il decreto n. 419, che, in attuazione dell'art. 18, comma 2, della legge n. 84 del 1994 e ss.mm.ii., definisce i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, l'individuazione di limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari, nel rispetto del principio di concorrenza. Il comma 2 dello stesso art. 4-*bis* prevede, tra l'altro, che le disposizioni di cui si è detto abbiano decorrenza retroattiva dal 1° gennaio 2022, come richiesto dalla Commissione europea. Vengono fatti salvi i comportamenti adottati

¹ Si rammenta, in proposito, che la precedente formulazione della norma si limitava a demandare a un decreto ministeriale (peraltro mai emanato) la definizione di idonee forme di pubblicità in materia di affidamento delle concessioni delle aree demaniali.

anteriamente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.

Si può, in sintesi, affermare che il compendio normativo che regola le Autorità portuali ha subito una consistente e costante evoluzione, che trova le radici nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, la quale ha introdotto nell'ordinamento le autorità portuali, successivamente oggetto di rilevante riorganizzazione e razionalizzazione introdotta con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, che ha istituito le Autorità di sistema portuale.

Con particolare riferimento al sistema di affidamento delle concessioni, l'art. 18 della legge n. 84 del 1994, prevede che le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale, l'espletamento delle operazioni portuali, la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali, la realizzazione di impianti destinati a operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo sono affidate in concessione dalle Autorità di sistema portuale mediante lo svolgimento di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte e previa determinazione dei canoni (che deve avvenire anche in base alla dimensione dei traffici portuali svolti). La disposizione citata impone alle Autorità di sistema portuale di predisporre gli avvisi di indizione delle procedure proporzionatamente all'oggetto della concessione in modo da evitare che la partecipazione alle procedure risulti discriminatoria e limitata, rispettando i principi di trasparenza e chiarezza: gli avvisi devono indicare preventivamente i requisiti soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle concessioni. Inoltre, la citata disposizione prevede che gli avvisi descrivano il "*trattamento di fine concessione*", in tal caso prevedendo anche gli eventuali indennizzi da riconoscere al concessionario uscente.

In base al nuovo comma 3 del novellato articolo 18 (art. 5, comma 1, legge 5 agosto 2022, n. 118), sono fatti comunque salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i contenuti, le pattuizioni degli atti concessori in essere, nonché i canoni stabiliti dalle Autorità di sistema portuale, relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore della l. n. 118 del 2022.

Secondo quanto previsto dal comma 7 dell'innovato art. 18, le concessioni possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali da localizzarsi preferibilmente in aree sottoposte a interventi di risanamento ambientale ovvero in aree abbandonate e in disuso.

Il comma 9 del riformulato art. 18 contiene, invece, una disposizione rivolta a evitare concentrazioni e posizioni dominanti e prescrive che il concessionario di un'area demaniale in ambito portuale possa svolgere l'attività autorizzata solo nell'area oggetto della concessione stessa e non può ottenere che una sola concessione nel medesimo porto, salvo che si tratti di plurime concessioni inerenti ad attività merceologicamente differenti. È prevista peraltro una deroga al divieto di cumulo nei porti di dimensioni maggiori, classificati, ai sensi dell'art. 4 della l. n. 84 del 1994, di rilevanza economica internazionale e nazionale.

Di rilievo, infine, la previsione del comma 11 del citato art. 18, che prescrive la decadenza, da pronunciarsi ad opera dell'Autorità di sistema portuale, della concessione in caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario nell'atto concessorio, nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività presentato dal concessionario al momento della partecipazione all'avviso.

Quanto al decreto Mims del 28 dicembre 2022, n. 202, che ha introdotto disposizioni di dettaglio rispetto al sistema delle concessioni sopra brevemente riassunto, si ritiene opportuno segnalare:

- la procedimentalizzazione della procedura (introdotta dall'art. 2 del decreto), avviata tramite bando (se d'ufficio) o avviso pubblico (su istanza di parte). Tali atti devono indicare gli elementi essenziali della procedura: beni oggetto di concessione, canone, requisiti, durata, opere amovibili/non amovibili, programma di investimenti, PEF, criteri per l'assegnazione e trattamento di fine concessione;
- la verifica di coerenza delle istanze e dei programmi con il Piano regolatore portuale e con la pianificazione strategica del settore;
- gli obblighi di pubblicità (previsti all'art. 4 del decreto) e i conseguenti adempimenti;
- la determinazione dei canoni concessori (disciplinata all'art. 5 del decreto). Ogni Autorità di sistema portuale stabilisce con regolamento i criteri per definire il canone, che è composto da: una componente fissa, determinata da ubicazione, estensione, condizioni dell'area, caratteristiche dell'uso e investimenti proposti; una componente variabile, ancorata a indicatori di efficienza produttiva, energetica, ambientale e qualità dei servizi;
- l'obbligo per i concessionari di tenere contabilità separata secondo i criteri stabiliti

dall'Autorità di regolazione dei trasporti con propria delibera del 30 maggio 2018, n. 57;

- la necessità che eventuali modifiche alla compagine societaria siano autorizzate preventivamente dall'Autorità (previsione di cui all'art. 6 del decreto);
- la determinazione dei rapporti tra concessionario uscente e subentrante (come previsto dall'art. 8 del decreto). In particolare, il concessionario uscente deve demolire le opere non amovibili divenute incompatibili con l'uso o l'interesse pubblico; ha, però, diritto a un indennizzo per beni non amovibili aggiuntivi rispetto al programma, autorizzati e non ammortizzati;
- i poteri di verifica e di irrogazione di misure sanzionatorie (art. 9). L'Autorità verifica il mantenimento dei requisiti del concessionario e l'esecuzione del programma degli investimenti e può procedere a revoca (*ex art. 42 c.nav.*) o decadenza (*ex art. 47 c.nav.*) in caso di mancata attuazione del piano o di mancato raggiungimento degli obiettivi di traffico o per grave negligenza.

Come già argomentato nel precedente referto, si ritiene utile rammentare che la Corte costituzionale è intervenuta, con sentenza del 26 gennaio 2023, n. 6, su alcune disposizioni del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, modificative dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994, dichiarando:

- l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1 *septies*, lettera a), del d.l. n. 121 del 2021, nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1, della legge n. 84 del 1994, non prevedeva che il Dpss fosse accompagnato da una relazione illustrativa che descriva i criteri seguiti nel prescelto assetto del sistema e gli indirizzi per la futura pianificazione;
- l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-*septies*, lettera a), del d.l. n. 121 del 2021, nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1-*bis*, della legge n. 84 del 1994, prevedeva “*che il DPSS «è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge», a seguito di parere della regione territorialmente interessata da esprimere nel termine di quarantacinque giorni, anziché «è approvato, nei quarantacinque giorni successivi all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. In caso di mancanza di*

accordo si applicano le disposizioni di cui all'art. 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibili»", in questo senso limitando la portata, anche procedimentale, del parere del Comune;

- *l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-septies, lettera a), del d.l. n. 121 del 2021, nella parte in cui sostituisce l'art. 5, comma 1, lettera b), della legge n. 84 del 1994, limitatamente alle parole "che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale", in quanto tale previsione, non indicando precisi criteri, geografici o funzionali, per l'individuazione delle zone esterne all'ambito portuale di ciascun porto su cui si estenderebbe l'attività amministrativa, ascriverebbe alla stessa Autorità chiamata all'esercizio delle funzioni amministrative l'individuazione del perimetro territoriale in cui esse possono essere esercitate;*
- *l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-septies, lettera a), del d.l. n. 121 del 2021, introdotto, in sede di conversione, dalla l. n. 156 del 2021, nella parte in cui ha inserito il comma 1-septies nell'art. 5 della l. n. 84 del 1994 in base al quale: "Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS", disposizione che, da un lato, risulta costituzionalmente incompatibile poiché l'equiparazione delle zone urbane di completamento alle zone portuali risulta frutto di una "forzosa assimilazione di situazioni eterogenee", dall'altro, perché, nel sottrarre le zone ricomprese negli ambiti portuali al vincolo paesaggistico delle aree costiere e nell'imporre alle Regioni il conseguente obbligo di modifica dei piani paesistici, "incide in via unilaterale sull'assetto della pianificazione paesaggistica", in contrasto con l'obbligo di elaborazione congiunta fra Stato e Regioni del piano paesaggistico e determinando, di fatto, un "arretramento della protezione del bene paesaggistico".*

2. INTERVENTI CONNESSI AL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)

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

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

In generale, per gli anni dal 2021 al 2026, sono state assegnate, a valere sul Pnc, risorse per complessivi 30.622,46 milioni, di cui al settore portuale sono stati destinati complessivi 2.860 milioni. Il decreto Mims del 13 agosto 2021, n. 330 ha ripartito tra tutte le Autorità di sistema portuale l'importo complessivo di 2.835,63 milioni utilizzabili dal 2021 al 2026.

Nel dettaglio, il pacchetto di risorse è così ripartito: gli interventi per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici ammontano a 1,47 miliardi, quelli per l'aumento selettivo della capacità portuale sono pari a 390 milioni, quelli per l'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale ammontano a 250 milioni, gli interventi per l'efficientamento energetico a 50 milioni. Particolarmente importanti per la riduzione delle emissioni inquinanti e per la sostenibilità ambientale sono i progetti per l'elettificazione delle banchine (*cold ironing*) per i quali è previsto uno stanziamento di 675,5 milioni.

In tale contesto, il citato decreto Mims ha assegnato all'AdSP del Mare Tirreno settentrionale 77,5 milioni per le opere di elettificazione delle banchine in tutti i porti (*cold ironing*)³. L'AdSP

² Tali interventi mirano alla riduzione delle emissioni di CO₂ tramite l'efficientamento energetico delle infrastrutture e dei mezzi, alla produzione di energia da fonti rinnovabili e allo sviluppo e implementazione della produzione e utilizzo di idrogeno.

³ La predetta dotazione è stata destinata per 45,5 mln al porto di Livorno (n. 2 interventi), per 16 mln a quello di Piombino (n. 1 intervento) e per 16 mln a quello di Portoferraio (n. 1 intervento).

ha comunicato in data 9 novembre 2021 di aver sottoscritto il relativo accordo procedimentale con il Ministero.

L'AdSP del Mar Tirreno settentrionale è soggetto attuatore di 19 progetti per complessivi euro 151.435.404 (compresa la componente di autofinanziamento), di cui 16 relativi alla missione M3, componente 2, 2 progetti relativi alla missione M2, componente 1 e 1 relativo alla missione M1, componente 1. Di tali progetti 17 sono finanziati dal Pnrr per un importo di circa 76,3 milioni e 2 dal Pnc per 45,5 milioni.

I 2 progetti finanziati dal Pnc, come già detto, riguardano l'elettificazione delle banchine nei porti della circoscrizione portuale. L'AdSP ha comunicato che si trovano quasi tutti in fase di progettazione esecutiva e di aver raggiunto finora tutti gli obiettivi fissati al 31 dicembre 2025. Per i 17 progetti finanziati dal Pnrr, 11 rientrano nel progetto *Green Ports*, per un ammontare complessivo di euro 21.811.660, cui si aggiungono fondi propri dell'AdSP per euro 19.606.674, per un totale delle risorse destinate ai predetti progetti di euro 41.418.334.

Nel dettaglio, l'Autorità riferisce che i 6 progetti che non rientrano nel progetto "*Green Ports*" sono tutti in fase di esecuzione.

Per quanto riguarda gli altri 11 progetti *Green ports*, 4 di questi sono stati approvati con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (per brevità, anche "Mase") n. 251 del 19 giugno 2023; di questi, 3 sono in fase di esecuzione, mentre per uno è stata annullata la procedura di gara; altri 5 sono stati approvati con decreto Mase n. 489 del dicembre 2022 e sono in parte conclusi, in parte in corso di esecuzione e/o completamento di attività; gli ulteriori ed ultimi 3 sono stati approvati con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica del 17 aprile 2025; di questi, due sono nella fase di studio o progettazione di fattibilità tecnico-economica mentre uno è in fase esecutiva.

Di seguito una tabella che espone i dati salienti relativi ai progetti finanziati con risorse Pnrr e Pnc e sopra brevemente evidenziati:

Tabella 1 - Interventi Pnrr/Pnc: importo finanziamenti, stati avanzamento e raggiungimento obiettivi al 31.12.2025

Cup	Titolo Progetto	Missione-Componente-Misura	Importo Intervento	Importo Finanziamento Pnrr	Importo Finanziamento Pnc	Somme pagate	Stato Avanzamento	Obiettivi al 31 dicembre 2025
C49H23000020005	COLD CHAIN LIVORNO- Programma di investimento nell'efficientamento e sostenibilità della filiera del freddo nel porto di Livorno	M2C1I2.01-Sviluppo logistica per i settori agroalimentare pesca e acquacoltura silvicoltura floricoltura e vivaismo	13.812.469	10.000.000		6.350.282	Esecuzione	RAGGIUNTI
B41F23001800006	Sviluppo PCS porto di Livorno	M3C2I2.01-Digitalizzazione della catena logistica	1.569.491	1.000.000		297.406	Esecuzione	RAGGIUNTI
C49H23000010005	AGRO-LI Progetto di miglioramento e ammodernamento delle infrastrutture portuali dedicate per l'accessibilità della filiera agroalimentare nel porto di Livorno	M2C1I2.01-Sviluppo logistica per i settori agroalimentare pesca e acquacoltura silvicoltura floricoltura e vivaismo	14.571.282	10.000.000		2.023.777	Esecuzione	RAGGIUNTI
B71I22000540006	GREEN ENERGY - IMPIANTO FOTOVOLTAICO PORTO DI PIOMBINO	M3C2I1.01-Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	1.274.000	1.274.000		29.455	Esecuzione	RAGGIUNTI
B79H22000020001	EFFICIENTAMENTO ENERGETICO STAZIONE MARITTIMA PORTO DI PIOMBINO WATERFRONT LOTTO 1	M3C2I1.01-Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	17.167.220	2.148.000		3.640	Esecuzione	RAGGIUNTI
B41I22000650006	GREEN ENERGY - IMPIANTO FOTOVOLTAICO PORTO DI LIVORNO	M3C2I1.01-Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	4.998.000	4.998.000		132.482	Esecuzione	RAGGIUNTI
F47F22000020006	GREEN CARS - AUTO AD ALIMENTAZIONE ELETTRICA E IDROGENO PER I PORTI DI LIVORNO E PIOMBINO	M3C2I1.01-Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	190.000	190.000		119.360	Esecuzione	RAGGIUNTI
F44C22001220006	RELAMPING IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA PORTI DI LIVORNO E PIOMBINO	M3C2I1.01-Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	673.000	673.000		388.045		RAGGIUNTI
F44C22001230004	EFFICIENTAMENTO ENERGETICO PALAZZO ROSCIANO LIVORNO	M3C2I1.01-Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	600.000	256.000		384.026		RAGGIUNTI
F41I22000270006	COLONNINE RICARICA ELETTRICA PORTI DI LIVORNO, PIOMBINO E PORTOFERRAIO	M3C2I1.01-Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	254.000	254.000		229.068	Completamento attività	RAGGIUNTI
B78I21001380001	Fornitura di energia elettrica da banchina per le navi tipo crociera e Roro Pax a banchina presso l'area passeggeri - Porto di Piombino	M3C2I2.03-Elettrificazione delle banchine portuali per la riduzione delle emissioni delle navi nella fase di stazionamento in porto (c.d. cold ironing)	16.000.000	16.000.000		5.847.736	Esecuzione	RAGGIUNTI
B98I21001220001	Fornitura di energia elettrica da banchina per le navi tipo crociera e Roro Pax a banchina presso l'area passeggeri - porto di Portoferraio	M3C2I2.03-Elettrificazione delle banchine portuali per la riduzione delle emissioni delle navi nella fase di stazionamento in porto (c.d. cold ironing)	16.000.000	16.000.000		6.026.695	Esecuzione	RAGGIUNTI

B48I21001440001	Fornitura di energia elettrica da banchina per le navi tipo crociera e Roro Pax a banchina presso l'area passeggeri - Porto di Livorno	M3C2I2.03-Elettrificazione delle banchine portuali per la riduzione delle emissioni delle navi nella fase di stazionamento in porto (c.d. cold ironing)	29.500.000	0	29.500.000	12.115.776	Esecuzione	RAGGIUNTI
B48I21001430001	Fornitura di energia elettrica da banchina per le navi tipo portacontainer a banchina presso la Darsena Toscana/Darsena Europa	M3C2I2.03-Elettrificazione delle banchine portuali per la riduzione delle emissioni delle navi nella fase di stazionamento in porto (c.d. cold ironing)	16.000.000	0	16.000.000	3.983.469	Esecuzione	RAGGIUNTI
B43D25000110006	CAPANNONI PORTO DI LIVORNO REALIZZAZIONE IMPIANTI FOTOVOLTAICI SU CAPANNONI PORTUALI	M3C2I1.01-Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	2.844.660	2.844.660		90.989	PFTE (Progetto di fattibilità tecnico-economica)	RAGGIUNTI
B11I25000190006	SISTEMI DI ACCUMULO ENERGIA ELETTRICA DA FONTI RINNOVABILI	M3C2I1.01-Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	4.750.000	4.750.000		0	PFTE (Progetto di fattibilità tecnico-economica)	RAGGIUNTI
B41F24000050006	POTENZIAMENTO RESILIENZA CYBER ADSP MTS	M1C1I1.05-Cybersecurity	2.563.828	1.500.000		227.147	Esecuzione	RAGGIUNTI
F44C22001190006	SENSORIZZAZIONE DELLE TORRI FARO	M3C2I1.01-Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	440.000	440.000		384.432		RAGGIUNTI
B71I22000210001	GREENENERGY-IMPIANTO FOTOVOLTAICO PORTO DI PIOMBINO - MITIGAZIONE AMBIENTALE WATERFRONT LOTTO 3	M3C2I1.01-Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	8.227.454	3.984.000		0	Annullamento procedura di gara	RAGGIUNTI
TOTALE			151.435.404	76.311.660	45.500.000	38.633.785		

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Queste risorse si aggiungono al finanziamento statale di 200 milioni, a valere sul Fondo investimenti di cui all'art. 1, comma 95, della l. 30 dicembre 2018, n. 145 del Mims, destinato alla realizzazione della prima fase della "Darsena (anche Piattaforma) Europa" nel porto di Livorno, inserita tra le opere infrastrutturali prioritarie di cui all'allegato 2 del decreto dello stesso Dicastero del 13 agosto 2020, n. 353.

Infine, appare utile segnalare che, secondo i dati forniti dall'Ente in sede di monitoraggio delle somme ricevute ed utilizzate a valere su risorse Pnrr e Pnc, all'AdSP sono state trasferite risorse che ammontano a euro 73.309.826. I pagamenti complessivamente effettuati dall'AdSP alla data del 31 dicembre 2025, ammontano all'importo di euro 38.633.785: questa Sezione prende positivamente atto del dato in aumento rispetto a quanto rilevato precedentemente (alla data del 30 giugno 2025 risultava, in effetti, che l'Autorità avesse speso solo l'importo di euro 20.483.310, per una quota del 35,15 per cento delle risorse ricevute), ammontando le risorse effettivamente spese a circa il 52,7 per cento delle somme ricevute.

3. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

Ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge n. 84 del 1994, come modificata dal d.lgs. n. 169 del 2016, sono organi dell'AdSP, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti; la durata in carica di tali organi è stabilita in quattro anni. Gli emolumenti del Presidente, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione vengono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e sono a carico del bilancio dell'Autorità di sistema portuale (art. 7, comma 2).

Il Presidente, in base all'art. 8 della citata legge, è nominato dallo stesso Ministro, d'intesa con il Presidente della Regione, e viene scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

Per quanto riguarda gli emolumenti attribuiti al Presidente dell'AdSP, il d.m. n. 456 del 16 dicembre 2016 ha stabilito un limite massimo di 230 mila euro lordi annui, di cui una parte fissa, non superiore a 170 mila euro, ed una variabile, non superiore a 60.000 euro, legata al conseguimento di obiettivi determinati annualmente con direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; nella medesima direttiva sono indicate le modalità di rilevazione e di monitoraggio dei risultati.

Con deliberazione in data 15 settembre 2017, il Comitato di gestione dell'AdSP ha determinato l'importo del compenso da erogare al Presidente in misura corrispondente all'importo massimo previsto dal citato d.m. n. 456.

Il Presidente, nominato con d.m. del 4 marzo 2021, n. 88, per la durata di un quadriennio, a decorrere dal 14 marzo 2021, è cessato dall'incarico in data 14 marzo 2025, per effetto della sua naturale scadenza. Con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 2 aprile 2025, n. 71, considerata la necessità di assicurare la continuità dell'azione amministrativa e impedire stasi connesse alla decadenza degli organi ordinari anche in relazione alla sussistenza di investimenti infrastrutturali, strategici per il paese, il medesimo soggetto è stato nominato Commissario straordinario, con decorrenza dalla medesima data e fino alla nomina del nuovo Presidente dell'Autorità.

Successivamente, in data 6 giugno 2025, con nota prot. n. 45422, il Commissario straordinario ha presentato al Ministro le proprie dimissioni dall'incarico, con efficacia a decorrere dal 14 giugno 2025, al fine di garantire il celere ed efficace rinnovo della carica di Presidente

dell'AdSP.

In data 11 giugno 2025, con decreto del Mit n. 138, è stato nominato un nuovo Commissario straordinario dell'Autorità, con decorrenza dal 14 giugno 2025.

Successivamente, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 286 del 12 novembre 2025, è stato nominato un nuovo Presidente, in carica per quattro anni, con decorrenza dal 12 novembre 2025.

Gli obiettivi dell'azione presidenziale, da tenere in considerazione per il riconoscimento della retribuzione di risultato, sono stati fissati per il 2023 con direttiva ministeriale n. 105 del 18 aprile 2023.

A mente dell'art. 9 della legge n. 84 del 1994, il Comitato di gestione è composto:

- dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede e il cui voto prevale in caso di parità dei voti espressi;
- da un componente designato dalla Regione o da ciascuna Regione il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale;
- da un componente designato dal sindaco di ciascuna delle Città metropolitane, ove presente, il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale;
- da un componente designato dal sindaco di ciascuno dei Comuni *ex sede* di Autorità di sistema portuale inclusi nell'Autorità di sistema portuale, esclusi i Comuni capoluogo delle città metropolitane.

Il Comitato di gestione in carica per il quadriennio 2021-2025, è stato ricostituito in data 30 aprile 2021, e successivamente integrato con decreto n. 160 del 27 ottobre 2021, a seguito della designazione del rappresentante della Regione Toscana.

Scaduto in data 30 aprile 2025 il mandato dei componenti del Comitato di gestione, l'Autorità ha avviato la procedura di rinnovo dell'organo. Con nota prot. n. 24905/2025, il Presidente ha formalmente richiesto - ai sensi dell'art. 9, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 - agli Enti competenti la designazione dei rispettivi rappresentanti. Tale richiesta è stata successivamente sollecitata con nota prot. n. 43790/2025. Al momento, solo il Comune di Livorno ha provveduto a trasmettere la propria designazione.

Inoltre, l'Ente rappresenta che, nel corso dell'anno 2025, sono intervenute alcune modifiche nella composizione dell'organo in oggetto. In particolare, si è proceduto all'avvicendamento dei rappresentanti dell'Autorità marittima, con la sostituzione del Direttore marittimo della

Toscana e Comandante del Porto di Livorno, nonché del Comandante del Porto di Portoferraio. Il precedente Comitato di gestione, nella seduta del 15 settembre 2017, aveva determinato l'ammontare dei gettoni di presenza spettanti ai propri componenti nella misura massima stabilita dal citato d.m. n. 456 del 2016, pari a euro 30 lordi a seduta.

Con decreto del Mims n. 414 del 28 ottobre 2021, sono stati nominati i componenti del Collegio dei revisori dell'AdSP, per il quadriennio 2021-2025, a far data dal 15 novembre 2021 (con scadenza nel novembre 2025).

Nelle more dell'adozione del decreto interministeriale di determinazione dei compensi, ai sensi dell'art. 13, comma 2, del decreto legislativo n. 169 del 2016, il trattamento economico del Presidente e dei componenti del Collegio dei revisori delle AdSP è stato determinato sulla base del d.m. n. 412 del 2009, prendendo a riferimento l'intero ammontare del compenso spettante ai Presidenti delle Autorità⁴.

Come noto, con d.p.c.m. 23 agosto 2022, n. 143, è stato adottato il *"Regolamento in attuazione dell'articolo 1, comma 596, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 in materia di compensi, gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai componenti gli organi di amministrazione e di controllo, ordinari e straordinari, degli enti pubblici"*. L'Ente ha precisato che gli organi di amministrazione e controllo dell'AdSP sono stati nominati nel 2021, con la conseguenza che, a mente dell'art. 13 del menzionato d.p.c.m., per i compensi stabiliti anteriormente alla sua entrata in vigore (tra i quali quelli erogati ai componenti di tali organi nell'esercizio in esame) continuano ad applicarsi le precedenti determinazioni fino alla scadenza dei relativi mandati.

La tabella che segue illustra gli impegni relativi ai compensi per gli organi di amministrazione e controllo, comprensivi dei rimborsi spese.

Tabella 2 - Impegni e pagamenti per gli organi dell'AdSP MTS

Esercizio	2022	2023 (impegnato)	2023 (erogato)	Var. % impegni
Presidente/Commissario straordinario	230.000	230.000	230.000,04	0
Comitato di gestione	2.400	1.620	3.000	-32,5
Collegio dei revisori	50.600	55.600	41.768	9,9
Trasferte organi amm.ne e controllo	7.519	13.790	13.372	83,4
Oneri previdenziali ed assistenziali	53.821	48.799	46.910	-9,3
Totali	344.340	349.809	335.050,04	1,6

Fonte: rendiconto gestionale

⁴ 8 per cento del compenso del Presidente dell'AdSP, per il Presidente del Collegio, 6 per cento per i componenti dello stesso, 1 per cento per i supplenti.

Gli impegni per compensi al Presidente nel 2023 non hanno subito variazioni e ammontano a euro 230.000, medesimo importo dell'esercizio precedente. Quanto alla parte variabile del compenso, nel corso del 2024, con nota del Mit n. 16856 del 15 marzo 2024, è stato attribuito un punteggio pari al 100 per cento - comportante l'attribuzione di euro 60.000 - erogati con provvedimento segretariale n. 66 del 20 marzo 2024.

I compensi per rimborso spese missioni al Presidente ammontano a euro 10.332,21, e sono quindi aumentate rispetto al 2022.

Ai membri del Collegio dei revisori dei conti è stato corrisposto il compenso, determinato ai sensi del d.m. 18 maggio 2009, per complessivi euro 55.600 a titolo di indennità di carica. Sono stati inoltre operati rimborsi per spese di trasferta per euro 958,70⁵ e gettoni di presenza per complessivi euro 1.620, contabilizzati sul capitolo dei compensi al Comitato di gestione. Al riguardo, l'Ente precisa che i gettoni di presenza, per il menzionato importo complessivo di euro 1.620, sono imputabili per euro 750 al Collegio dei revisori dei conti, mentre solo la restante somma è riferita ai componenti del Comitato di gestione. Questa Sezione invita l'Autorità a un più rigoroso rispetto del principio di corretta contabilizzazione delle spese, strumentale all'attuazione del principio di trasparenza del bilancio.

Ai membri del Comitato di gestione nell'anno 2023 sono stati corrisposti n. 46 gettoni di presenza per complessivi euro 1.380. Nell'esercizio in esame, inoltre, sono state rimborsate spese per trasferta nell'importo complessivo di euro 2.458,65.

Ai membri dell'Organismo indipendente di valutazione (Oiv) è stato erogato nel 2023 il compenso di complessivi euro 22.000, contabilizzati tra le spese per beni e servizi. Non sono stati corrisposti importi a titolo di indennità di trasferta, né rimborsi spese a pari titolo.

A norma dell'art. 1, commi 590 e 594, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), i limiti ai compensi per gli organi, così come altre misure contenitive della spesa introdotte dal decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 hanno cessato di avere applicazione a partire dall'esercizio 2020. In relazione a ciò le Autorità assolvono agli obblighi conseguenti al perseguimento degli obiettivi di finanza pubblica mediante un versamento sostitutivo all'erario, pari al risparmio conseguito nel 2018, maggiorato del 10 per cento. A tale proposito, anche per l'esercizio finanziario 2023,

⁵ Rimborso spese per viaggio, vitto e alloggio relative a una riunione straordinaria di due giorni presso la sede dell'Autorità, finalizzata al controllo degli inventari.

il Collegio dei revisori e l'Amministrazione vigilante hanno riscontrato l'assolvimento di tale adempimento.

4. PERSONALE

4.1 Assetto organizzativo

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si avvale, ai sensi dell'articolo 10 della legge n. 84 del 1994, del Segretariato generale, composto dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa. Il Segretario generale costituisce il vertice della struttura; è nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente, tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore e assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, conforme alla contrattazione collettiva di riferimento per le Autorità di sistema portuale e rinnovabile per una sola volta. Non è inserito nella pianta organica.

Il Segretario generale è soggetto all'applicazione della disciplina in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo n. 165 del 2001 (Tupi) e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché ai limiti retributivi di cui all'art. 23-ter del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Con delibera del Comitato di gestione n. 17 del 29 luglio 2021, il Segretario generale era stato nominato nella persona di un dirigente dell'AdSP, per un quadriennio a decorrere dalla data di assunzione delle funzioni (1° settembre 2021). Secondo quanto riferisce l'Ente, il dirigente, già collocato in aspettativa non retribuita per lo svolgimento dell'incarico di Segretario generale presso l'Autorità, è stato successivamente nominato Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale in forza del decreto ministeriale n. 137 del 2025⁶, e ha richiesto, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 84 del 1994, di essere collocato in aspettativa non retribuita con decorrenza dal 19 luglio 2025 e per l'intera durata del predetto incarico. La richiesta è stata accolta con provvedimento del Commissario straordinario n. 67 del 17 luglio 2025; contestualmente, è stato dato atto che l'incarico di Segretario generale presso l'Autorità, originariamente in scadenza al 31 agosto 2025, si è concluso a decorrere dal 19 luglio 2025. Alla data del riscontro istruttorio, l'Autorità riferisce di non avere ancora provveduto alla nomina del nuovo Segretario generale. Questa Sezione invita, conseguentemente, l'Ente a provvedere rapidamente a tutela del buon andamento dell'azione amministrativa.

⁶ Nota prot. n. 54675 dell'11 luglio 2025.

Al Segretario generale è stato riconosciuto il trattamento economico di euro 170.000 annui lordi, oltre ad un premio annuo connesso al totale raggiungimento degli obiettivi prefissati, di euro 42.500 annui lordi.

Con verbale n. 27 del 24 febbraio 2025, il Collegio dei revisori ha espresso il proprio parere in merito alla sottoscrizione dei contratti dei dirigenti relativi all'anno 2023.

L'articolo 11-*bis* della legge n. 84 del 1994, nel testo risultante a seguito della novella del 2016, ha previsto che presso ciascuna Autorità di sistema portuale sia istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare, composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, dal Comandante del porto ovvero dei porti già sedi di Autorità di sistema portuale, nonché da rappresentanti di ciascuna delle categorie commerciali ed economiche interessate. L'Organismo esercita funzioni tanto di confronto partenariale, quanto consultive in materia economico-sociale, in particolare in relazione:

- all'adozione del piano regolatore di sistema portuale;
- all'adozione del piano operativo triennale;
- alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dall'AdSP, suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità e operatività del porto;
- al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

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

I componenti dell'Organismo svolgono il loro compito a titolo gratuito. Eventuali rimborsi spese per la partecipazione alle attività sono a carico delle amministrazioni, degli enti e delle associazioni che designano i rispettivi rappresentanti.

L'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale - in carica per un quadriennio a decorrere dalla data del suo insediamento - è stato rinnovato con provvedimento presidenziale n. 153 del 18 ottobre 2021; con successivi provvedimenti (n. 67 del 13 aprile 2022, n. 100 del 9 giugno 2022, n. 120 del 14 luglio 2022, n. 138 del 1° settembre 2022 e n. 98 del 6 luglio 2023) sono stati nominati e/o sostituiti alcuni componenti. Ulteriori sostituzioni sono intervenute negli esercizi successivi a quello in esame (provvedimenti del Presidente: n. 183 del 23 ottobre 2024; n. 240 del 30 dicembre 2024; n. 17 del 22 gennaio 2025; n. 18 del 24 gennaio 2025).

L'Organismo di partenariato per il 2023 è composto da ventuno membri effettivi più tre di

diritto e si è riunito 9 volte; l'organo è scaduto il 18 ottobre 2025.

Come emerso all'esito dell'operato della Commissione ispettiva incaricata dal Direttore generale, di cui *infra*, con provvedimento segretariale n. 109 del 16 giugno 2023, l'Autorità ha avviato un progetto di analisi organizzativa e dei carichi di lavoro al fine di verificare la distribuzione dei carichi stessi e del personale in servizio e, quindi, il reale fabbisogno di risorse umane, così da poter valutare eventuali interventi sulla struttura organizzativa e sulla dotazione organica dell'Ente. A seguito di istruttoria, risulta che il servizio di analisi in parola è stato affidato, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lettera a), del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 e successive modifiche, attraverso trattativa diretta su Mepa. L'importo complessivo impegnato ammontava a euro 54.900, di cui euro 45.000 a titolo di compenso ed euro 9.900 per Iva. Il 23 ottobre 2023 risultano completate le attività della società incaricata e la relativa relazione è stata fornita alla *governance* dell'Autorità. L'Ente riferisce, nello specifico, che l'analisi ha riguardato il contesto di riferimento del porto di Livorno, che movimentava volumi rilevanti di merci e passeggeri e che si trova in una fase di forte evoluzione, anche in relazione al progetto Darsena Europa. L'analisi è stata condotta nel corso di circa 10 settimane, attraverso incontri con tutte le Direzioni, la mappatura delle attività svolte e la stima dell'*effort* associato a ciascuna attività. L'Ente precisa che l'analisi non ha tenuto conto, nello scenario dei risultati, degli esiti del progetto Darsena Europa, a causa di incertezze circa la tempistica e l'evoluzione dello stesso. Il risultato complessivo ipotizza un aumento del carico di lavoro nel triennio ed un conseguente aumento anche del fabbisogno di personale, al netto, però, della semplificazione dei processi e della digitalizzazione degli stessi⁷.

Come accennato, con decreto dirigenziale n. 51 dell'11 luglio 2024, il Direttore generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Ministero ha istituito una commissione incaricata di condurre un'ispezione presso l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. L'attività ispettiva, finalizzata a fornire elementi informativi e valutativi all'Autorità vigilante, ha riguardato la verifica delle procedure amministrative relative alla gestione del personale dipendente, nonché l'attuazione del progetto Darsena Europa nel porto di Livorno.

⁷ L'Autorità riferisce che secondo quanto relazionato dalla società incaricata, all'incrementato fabbisogno di personale potrebbe farsi fronte non solo in termini approvvigionamento di risorse, ma anche mediante un processo di modernizzazione ed efficientamento dell'Ente.

L'ispezione si è conclusa il 28 novembre 2024 e, in data 20 gennaio 2025, è stato trasmesso alla Direzione generale un sunto del lavoro svolto. Il periodo oggetto di analisi ha riguardato principalmente la fase successiva alla nomina degli organismi apicali, in attuazione della riforma introdotta con il decreto legislativo n. 169 del 2016, entrato in vigore il 15 settembre 2016.

In merito allo specifico progetto "Darsena Europa", sono state evidenziate diverse criticità nella gestione amministrativa e organizzativa, con particolare riferimento alla *governance*, alla gestione del personale e alla struttura commissariale relative al menzionato progetto. In sintesi, la Commissione ispettiva ha segnalato l'esistenza di:

- conflitti di ruolo nella *governance* del progetto;
- la commistione tra le funzioni di indirizzo e di gestione che intersecano le figure del Presidente e del Segretario generale;
- scarsa chiarezza sul ruolo del Presidente come datore di lavoro e sulla separazione tra funzioni politiche e gestionali;
- l'assenza di una convenzione di avvalimento tra AdSP e struttura commissariale, che avrebbe causato una gestione poco trasparente del personale;
- la mancata adozione di criteri chiari per la selezione del personale assegnato alla struttura;
- incrementi retributivi per i dirigenti coinvolti nella struttura commissariale, in potenziale contrasto con il principio di onnicomprensività della retribuzione;
- la mancata predisposizione di relazioni tecnico-finanziarie per giustificare gli aumenti;
- l'emergenza di una rilevante incertezza normativa circa il rapporto tra le disposizioni di cui al d.lgs. n. 165 del 2001 e quelle di cui alla legge n. 84 del 1994, che avrebbero causato interpretazioni discrezionali e disomogeneità applicative tra le diverse AdSP;
- la necessità di potenziare i controlli di legittimità del Ministero e del Collegio dei revisori, che sarebbero limitati da un quadro normativo poco chiaro.

La Commissione ispettiva ha, in conclusione, rassegnato specifiche raccomandazioni, che invocano *i*) interventi normativi per chiarire il modello di *governance*, il ruolo del datore di lavoro, la disciplina del personale e risolvere le ambiguità e garantire una gestione più trasparente ed efficiente, *ii*) l'adozione di procedure trasparenti per la gestione del personale e la contrattazione, *iii*) il miglioramento della collaborazione tra AdSP e struttura commissariale per evitare conflitti interni.

A seguito di specifica richiesta istruttoria circa le misure correttive conseguenzialmente adottate, l'Ente ha rappresentato di avere predisposto una bozza di convenzione di avvalimento con la struttura commissariale di Darsena Europa, finalizzata a disciplinare l'utilizzo di risorse umane e strumentali, prevedendo procedure di valutazione comparativa interna per l'individuazione del personale. L'Ente ha, altresì, dichiarato che intende procedere a una ridefinizione e valutazione delle strutture dirigenziali, alla graduazione delle fasce retributive e alla revisione dei relativi contratti individuali, nonché alla predisposizione di un nuovo regolamento di amministrazione e contabilità, per la successiva approvazione ministeriale, e all'adozione, nel 2026, di una modifica al regolamento di organizzazione al fine di introdurre l'obbligo di una relazione di copertura finanziaria per i provvedimenti in materia di personale.

Questa Sezione prende atto di quanto in programma riservandosi di monitorare le misure adottate.

4.2 Pianta organica e consistenza del personale

La dotazione organica dell'AdSP, adottata dal Comitato di gestione con delibera n. 6 del 16 marzo 2023 e recepita dal Ministero vigilante in data 14 aprile 2023, prevede 172 unità di personale, con esclusione del Segretario generale, così ripartite:

- 11 dirigenti;
- 38 quadri;
- 123 unità di vari livelli.

Nella tabella che segue sono indicati, per ciascuna qualifica, la dotazione organica e il numero dei dipendenti effettivamente in servizio al 31 dicembre 2023, raffrontati con il corrispondente dato al 31 dicembre 2022.

Tabella 3 - Dotazione organica e consistenza del personale dell'AdSP (2022-2023)

Categoria	Dotazione organica del Cg n. 6 del 2023	Unità in servizio al 31/12/22 ⁸	Unità in servizio al 31/12/23
Dirigenti	11	8	8*
Quadro A	17	15	15
Quadro B	21	20	19
1 Liv.	45	44	42
2 Liv.	44	41	41
3 Liv.	32	20	24
4 Liv.	1	1	1
5 Liv.	1	0	0
Totale	172	149	150

* Il dato non comprende il Segretario generale, considerato in aspettativa come dirigente.

Fonte: Ente

Gli esiti della analisi commissionata con provvedimento segretariale n. 109 del 16 giugno 2023, a un operatore economico specializzato, compendiati nella relazione trasmessa all'Ente dalla società incaricata il 23 ottobre 2023, hanno confermato i fabbisogni già individuati e programmati dall'Ente nel Piano integrato di attività e organizzazione (Piao) 2023-2025, con particolare riferimento all'evoluzione dell'organico delle singole Direzioni e Aree. Il processo di attuazione delle assunzioni previste per l'anno 2023 è tuttora in fase di perfezionamento.

Le unità dirigenziali al 31 dicembre 2023 sono state indicate dall'AdSP in numero di 8, in quanto una figura dirigenziale è stata posta in aspettativa (il dirigente in servizio dal 1° settembre 2021 come Segretario generale). Pertanto, la differenza effettiva rispetto alle unità in servizio al 31 dicembre 2022 è di 1 unità.

Delle 150 unità in attività al 31 dicembre 2023, 112 unità prestano servizio presso la sede di Livorno e 38 presso la sede di Piombino.

Nel corso del 2023 sono state assunte a tempo indeterminato, tramite procedure concorsuali, n. 6 unità, così ripartite: n. 1 unità di quadro B, n. 1 impiegato di primo livello e n. 4 impiegati di terzo livello.

Inoltre, nel corso del 2023, attraverso la procedura di mobilità, è stata assunta n. 1 unità di quadro A, a tempo indeterminato.

Il Piao 2022-2024 è stato adottato con provvedimento presidenziale n. 106 del 2022; con successivi provvedimenti presidenziali n. 15 del 2023 e n. 14 del 2024 sono stati adottati

⁸ L'AdSP ha precisato che la diversa distribuzione del personale tra i vari livelli al 31 dicembre 2021 rispetto all'anno precedente è dovuta, oltre che alle assunzioni/cessazioni, alle progressioni verticali effettuate nel corso del 2021.

rispettivamente il Piao 2023-2025 e 2024-2026. Infine, con provvedimento presidenziale n. 49 del 7 marzo 2025 è stato approvato il Piao 2025-2027.

Per quanto riguarda le difformità tra la consistenza del personale in servizio e la pianta organica, con soprannumeri per alcune qualifiche, si fa rinvio al precedente referto, in cui la tematica è stata ampiamente trattata. Si ricorda in questa sede che il Mims, con nota del 12 dicembre 2022, aveva affermato che le giustificazioni addotte dall'Ente non erano sufficienti a superare i vincoli dettati dalla pianta organica e aveva invitato l'Autorità dapprima a modificare la pianta organica aumentando talune posizioni, se necessario, e in seguito, a pianta organica approvata, a coprire le nuove posizioni.

Anche nell'anno 2023 sono state accolte le richieste avanzate da n. 11 dipendenti di temporanea trasformazione o proroga di trasformazione del proprio contratto di lavoro a tempo pieno, in rapporto di lavoro a tempo parziale (come evincibile dal contenuto della relazione sulla gestione).

4.3 Anticorruzione e trasparenza - valutazione della *performance* amministrativa

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

L'AdSP del Mar Tirreno settentrionale ha costituito una Direzione *ad hoc*, con competenze anche relative ai settori della *privacy*, del controllo interno e della formazione, tra loro strettamente collegati, affidata al Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

Dal 2023 il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza e la relazione del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza costituiscono apposita sezione del Piao, che l'Autorità ha approvato sia in relazione al periodo 2023-2025, che per i successivi periodi scalari 2024-2026 e 2025-2027.

Per quanto attiene alla *performance* amministrativa, anche i relativi Piani, dal 2022, sono divenuti sezioni del Piao, pubblicati regolarmente sul sito istituzionale dell'Ente. Nello specifico, l'Oiv ha validato la relazione sulla *performance* del 2022 con provvedimento prot.n. 17788 del 16 marzo 2023; la relazione del 2023 con provvedimento prot. n. 16854 del 15 marzo

2024 e, infine, la relazione del 2024 con provvedimento del 14 marzo 2025. L'Oiv è stato rinnovato, a seguito di procedura selettiva pubblica, per il triennio 2025-2027, con provvedimento del Commissario straordinario n. 6 del 14 aprile 2025. Il compenso erogato all'Oiv nel 2023 è pari a euro 22.000.

4.4 Costo del personale

Il personale delle AdSP è inquadrato nel contratto collettivo nazionale di lavoro dei lavoratori dei porti. Il contratto relativo al triennio 2024-2026 è stato sottoscritto l'8 ottobre 2024. Il precedente, vigente per l'esercizio in esame, faceva riferimento al triennio 2021-2023 ed è scaduto il 31 dicembre 2023.

Ai dirigenti dell'AdSP, come detto, si applica il Ccnl dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, rinnovato in data 30 luglio 2019, per il periodo 1° gennaio 2019-31 dicembre 2023. In data 21 luglio 2021 è stato siglato tra Assoporti e Federmanager il rinnovo dell'accordo dei dirigenti delle Autorità portuali.

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente sostenuta nel 2023 per il personale dell'AdSP, incluso il Segretario generale, con le variazioni di ciascuna voce rispetto a quella dell'esercizio precedente.

Tabella 4 - Disaggregazione spesa per il personale dell'AdSP (2022-2023)

Tipologia dell'emolumento	2022	2023	Var. %
Emolumenti e rimborsi spese al Segretario generale	212.498	212.500	0
Emolumenti fissi al personale dipendente	5.825.892	6.067.279	4,1
Emolumenti variabili al personale dipendente	246.413	206.524	-16,2
Indennità per trasferte*	30.870	46.120	49,4
Rimborso spese di missione*	31.298	75.548	141,4
Altri oneri per il personale	291.426	351.781	20,7
Corsi di formazione obbligatoria	85.650	80.084	-6,5
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	2.693.316	2.840.531	5,5
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	20.898	35.209	68,5
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	3.933.917	4.418.602	12,3
Fondo ex art. 9, c.1, l. 122/2010	0	0	0
Emolumenti personale non dipendente	195.500	184.256	-5,8
Totale	13.567.678	14.518.434	7

* L'AdSP ha dichiarato in nota integrativa che le indennità per trasferte si riferiscono alle sole indennità contrattualmente previste, mentre il capitolo relativo al "rimborso spese per missioni" si riferisce al rimborso delle spese per vitto, alloggio e viaggio.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto

Le spese per il personale ammontano nel 2023 a 14,5 milioni, con un incremento del 7 per cento

rispetto ai circa 13,6 milioni del 2022 (e già allora in aumento dell'8,7 per cento rispetto all'esercizio 2021). Dalla relazione sulla gestione e dalla successiva istruttoria si evince che i consistenti incrementi rilevati in quasi tutte le voci di spesa del personale sono dovuti, oltre che all'incremento del personale in servizio (152 unità a fronte di 149,42 unità del 2022), a seguito delle assunzioni effettuate, anche al rinnovo dei contratti individuali del personale dirigenziale, con conseguente adeguamento del trattamento economico e corresponsione degli arretrati, nonché alla sottoscrizione del nuovo contratto integrativo di secondo livello del personale impiegatizio e quadro, che ha comportato la rivalutazione delle indennità e l'introduzione di misure di *welfare*. L'Ente riferisce che il menzionato aumento sarebbe anche determinato dall'incremento della presenza media in servizio, passata da 143 unità nel 2022 a 153 unità nel 2023. L'Ente ha, pure, precisato che nei calcoli del costo e della presenza del personale sono inclusi i dati relativi al Segretario generale.

La contrazione degli emolumenti al personale non dipendente è dovuta, secondo quanto precisato nella relazione sulla gestione, alla cessazione di gran parte dei contratti di somministrazione a tempo determinato, a seguito delle nuove assunzioni di personale dipendente a tempo indeterminato effettuate dall'Ente.

La tabella che segue individua il costo medio unitario del personale per l'esercizio 2023, posta a raffronto con la tabella relativa all'esercizio precedente.

Tabella 5 - Costo unitario medio 2023 (incluso il Segretario generale)

Descrizione	Segretario generale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	212.500	1.427.786	3.020.727	6.279.100	10.940.113
Oneri riflessi (a carico dell'Ente)	45.463	408.504	784.334	1.602.230	2.840.531
Accantonamento Tfr	15.618	105.169	205.666	410.894	737.347
Costi totali	273.581	1.941.459	4.010.727	8.292.224	14.517.991
Numero dipendenti	1	8	34	108	151
Costo medio	273.581	242.682	117.963	76.780	96.146

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Tabella 6 - Costo unitario medio 2022 (incluso il Segretario generale)

Descrizione	Segretario generale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	212.498	1.298.246	2.783.993	5.944.882	10.239.619
Oneri riflessi (a carico dell'Ente)	39.268	330.323	836.616	1.487.109	2.693.316
Accantonamento Tfr	14.071	98.131	220.084	402.184	734.470
Costi totali	265.837	1.726.700	3.840.693	7.834.175	13.667.405
Numero dipendenti	1	8	35	106	150
Costo medio	265.837	215.838	109.734	73.907	91.116

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Come evidenziato dal raffronto tra le due tabelle, il costo medio nel 2023 è aumentato per tutte le qualifiche, a fronte del crescente numero di unità in servizio. Anche il costo totale risulta incrementato per tutte le qualifiche.

Nella tabella sottostante sono riportati i premi erogati al personale, posti a raffronto con l'esercizio precedente:

Tabella 7 - Importi attribuiti a titolo di premio nel 2023 e raffronto con il 2022

Descrizione	ANNO 2022 - EROGATO NEL 2023			ANNO 2023 - EROGATO NEL 2024			Differenza 2023/2022
	Personale in servizio	Media premi erogati	IMPORTI	Personale in servizio	Media premi erogati	IMPORTI	
Impiegati	106	10.167	1.077.751	108	10.473	1.131.121	53.370
Quadri	36	14.137	508.916	37	13.841	512.121	3.205
Dirigenti	8	28.254	226.030	8	29.961	239.687	13.657
Totali	150	52.558	1.812.697	153	54.275	1.882.929	70.232
Segretario generale	1	42.500	42.500	1	40.375	40.375	-2.125
Totali	151	95.058	1.855.197	154	94.650	1.923.304	68.107

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

La tabella evidenzia un consistente incremento dell'importo totale e medio dei premi erogati, soprattutto con riferimento alla categoria degli impiegati.

Sulla base di quanto riferito dall'AdSP, in conformità con il vigente sistema di misurazione e valutazione della *performance* dell'Autorità, gli obiettivi relativi all'anno 2023 per il Segretario generale e i dirigenti sono stati definiti nel Piano integrato di attività e organizzazione (Piao) 2023-2025, adottato con provvedimento presidenziale n. 15 del 2 febbraio 2023 e successivamente aggiornato con i provvedimenti presidenziali n. 104 del 24 luglio 2023 e n. 136 del 16 ottobre 2023, rispettivamente per recepire gli obiettivi connessi alla parte variabile dell'emolumento dei presidenti delle Autorità di sistema portuale, come previsto dalla

direttiva del Mit n. 105 del 18 aprile 2023, e per l'assegnazione degli obiettivi di innovazione ed efficienza per l'anno 2023.

Per il personale non dirigente, invece, l'assegnazione degli obiettivi per il medesimo anno è avvenuta attraverso apposite "schede assegnazione obiettivo" predisposte dai dirigenti di riferimento, secondo quanto stabilito dal sistema di misurazione della *performance* di cui sopra. Al riguardo, l'Ente rappresenta che, a seguito dei rinnovi contrattuali e dell'aumento del numero medio di dipendenti in servizio, anche per l'anno 2023 si è registrato un incremento della spesa per il personale rispetto al 2022, nonché del costo medio per unità. Tale aumento è risultato comunque inferiore rispetto alle previsioni di bilancio per la medesima annualità.

Per l'anno 2024, invece, con l'entrata a regime degli effetti dei rinnovi contrattuali, l'Ente è riuscito a ridurre il costo del personale, riportandolo ai livelli del 2022.

Appurato che anche per l'esercizio 2023, in sostanziale continuità con quanto rilevato per l'esercizio precedente, è registrato un consistente incremento sia del costo complessivo che del costo medio del personale e l'incidenza degli emolumenti in crescita del sistema premiale, pur in costanza del numero di impiegati, si segnala nuovamente all'AdSP la necessità di monitorare con attenzione gli oneri per il personale.

4.5 Incarichi di studio e consulenza ed incarichi professionali

Nell'esercizio in esame sono state impegnate somme sul capitolo di bilancio relativo ad incarichi di studio e consulenze per un importo pari a euro 8.540 (zero per l'esercizio finanziario precedente)-

L'Ente ha precisato che, sul capitolo di spesa relativo al funzionamento degli uffici, non sono stati assunti impegni per compensi relativi a commissioni d'esame connesse a procedure di reclutamento e mobilità del personale. Tuttavia, nell'esercizio finanziario 2023 sono stati liquidati importi per complessivi euro 9.444,01, relativi a incarichi conferiti nell'esercizio precedente, durante il quale erano già stati corrisposti euro 7.339,52.

Sul punto, si invita l'Ente a volere monitorare con attenzione la liquidazione dei costi, che dovrebbe, salvo comprovate ma motivate e straordinarie ragioni (ad esempio nel caso di incarichi che protraggano la propria durata su diversi esercizi finanziari), coincidere con l'esercizio in cui si è concretizzata l'effettuazione della prestazione.

L'AdSP ha trasmesso inoltre un elenco di 7 incarichi, di cui 6 legali (aventi per oggetto

l'assistenza giudiziale dell'Ente) e uno professionale di controllo per un ammontare complessivo di euro 88.532, la cui spesa complessiva è diminuita del 65 per cento circa rispetto alla spesa di euro 251.783 del 2022. Le modalità di affidamento dei suddetti incarichi a professionisti esterni fanno riferimento al regolamento per gli incarichi legali adottato dall'Ente nel 2020.

Questa Sezione, nel registrare il contenimento dei complessivi costi per i sopra menzionati incarichi, raccomanda all'Autorità di fornire una rappresentazione contabile che contempli le diverse eziologia e natura degli incarichi e prestazioni, distinguendo le attività di studio e consulenza dagli incarichi di difesa giudiziale dell'Ente (che, a rigore, non possono considerarsi attività di consulenza), fornendo a ciascuna prestazione un corrispondente e corretto appostamento negli strumenti di bilancio e la puntuale evidenziazione del titolo giuridico.

5. CONTENZIOSO

L'AdSP ha trasmesso l'elenco delle vertenze pendenti nel corso dell'esercizio in esame, distinguendo tra contenziosi amministrativi e civili. Dai dati forniti dall'Ente, risultano n. 64 contenziosi amministrativi, di cui 37 ancora pendenti e 13 definiti con sentenza favorevole all'AdSP. Risultano, inoltre, 29 cause civili, di cui 20 ancora pendenti e 8 definite nel corso del 2022, con rischio economico complessivo quantificato dall'AdSP di circa 22,6 milioni, più eventuali spese di lite.

Tra le questioni di maggior impatto economico per l'Ente rientra quella riferita all'impugnazione del regolamento per le aree demaniali del 2023, il cui accoglimento potrebbe determinare una minor entrata rispetto al preventivato. Secondo quanto affermato dall'Ente, la criticità di tale contenzioso è al momento attenuata per la riforma da parte del Consiglio di Stato, in senso favorevole per l'Amministrazione, di due sentenze emesse dal Tar Toscana su ricorsi di altrettante società per l'annullamento del medesimo regolamento.

Nel corso del 2024 è stata definitivamente superata anche la residua questione oggetto di un ulteriore ricorso, avente contenuto analogo ma fondato su diverse argomentazioni giuridiche, con la sentenza del Tar Toscana del 13 giugno 2024, non impugnata e divenuta pertanto definitiva.

Rispetto ai contenziosi civili, rivestono particolare importanza economica le pretese di ripetizione azionate in riferimento alla vicenda dell'annullamento del precedente regolamento del demanio. Secondo quanto affermato dall'AdSP, si è da tale circostanza innescata una serie di pretese da parte di alcune società portuali tese a conseguire l'accertamento dell'estensione della sentenza di annullamento anche verso i pagamenti eseguiti a seguito dell'adozione del regolamento nell'anno 2010. I contenziosi risultano di consistente rilievo in considerazione dell'entità delle somme richieste in ripetizione e perché sono suscettibili di provocare, se dovessero essere accolte le domande in essi azionate, una proliferazione di pretese di terzi. Su due dei cinque contenziosi pendenti, sono state emesse sentenze di primo grado che declinano la giurisdizione del giudice ordinario.

Altro filone di rilevanza è rappresentato dalle richieste risarcitorie proposte dagli eredi di dipendenti della locale Cilp Srl (acronimo di "*Compagnia Impresa Lavoratori Portuali*"), deceduti per mesotelioma a causa di inalazione di polveri di amianto, asseritamente riferibile alla aerodispersione dai ferodi dei freni delle gru dell'Azienda Mezzi Meccanici del porto di

Livorno a cui è subentrata l'Autorità portuale e in seguito l'AdSP del Mar Tirreno settentrionale.

Il fondo rischi ed oneri ammonta a 14,2 milioni, con un incremento pari alla quota accantonata nel conto economico (1 milione), di cui 464.811 euro per imposte e 12,7 milioni al fondo per rischi e oneri futuri.

L'ammontare del fondo "cause legali in corso" (nell'ambito del "fondo rischi ed oneri") comunicato dall'Ente con nota del 29 settembre 2025 è pari, per il solo esercizio finanziario 2023, ad euro 1.009.926 che, sommato all'importo già accantonato nel 2022, determina un ammontare complessivo pari ad euro 5.039.134,13.

A seguito di specifica richiesta istruttoria sul punto, l'Ente ha precisato di avere adottato, ai fini della determinazione del fondo destinato al contenzioso, criteri differenziati in relazione alla tipologia di giudizio.

Con riferimento ai giudizi amministrativi, considerato che l'impugnazione di provvedimenti non comporta di regola effetti economici diretti per l'Amministrazione in casi di soccombenza in assenza di una domanda risarcitoria, il fondo è stato quantificato dall'Ente, ritenendo che il rischio si manifesti solo come eventuale refusione alle spese di lite di controparte, applicando a ciascun contenzioso pendente un importo uniforme di euro 3.000, ritenuto prudenziale, corrispondente al valore medio delle spese liquidate dai giudici amministrativi sulla base dei precedenti noti all'Ente.

Per quanto riguarda i giudizi civili, invece, assumendo l'aleatorietà di qualsiasi valutazione prognostica sull'esito del contenzioso, l'Ente riferisce di avere valutato il rischio di soccombenza facendo coincidere l'accantonamento con l'intera pretesa economica azionata. Tale importo, precisa l'Ente, è stato successivamente ridimensionato limitando il perimetro ai soli giudizi pendenti dinanzi alla Corte d'appello e alla Corte di cassazione, in quanto ritenuti maggiormente suscettibili di definizione nel corso dell'esercizio finanziario di riferimento.

Preso atto, questa Sezione raccomanda di applicare, nel processo di determinazione del fondo contenzioso, la procedura e i principi contabili rilevanti, con particolare riferimento al principio Oic 31, oltre ad un criterio opportunamente prudenziale al quale non pare adeguatamente corrispondere l'accantonamento al fondo rischi per cause in corso in ragione del grado di giudizio in cui pende il contenzioso (ben potendo la controversia definirsi anticipatamente per acquiescenza o possibile transazione in corso di causa, o altri eventi che

cristallizzano la pretesa economica delle controparti⁹).

Le spese legali e giudiziali ammontano a 253.070 euro, con un decremento dell'1,4 per cento rispetto al 2022, mentre le spese per liti ammontano a 624.488 euro.

⁹ Non casualmente il principio contabile Oic 31 prevede, *inter alia* quanto alla determinazione del fondo, che “occorre, inoltre, tener conto che i tempi per la definizione del contenzioso possono essere lunghi, ad esempio a causa dell’articolarsi della controversia in più gradi di giudizio e, pertanto, si rende necessario tenere conto di tale circostanza nella stima delle relative spese legali e processuali. Detta stima è effettuata alla fine di ciascun esercizio in cui il contenzioso è in essere, sulla base di una adeguata conoscenza delle situazioni specifiche, dell’esperienza passata e di ogni altro elemento utile, inclusi i pareri di esperti, che permetta di tenere in adeguato conto il prevedibile evolversi del contenzioso”, non condizionando, però, la determinazione della misura dell’accantonamento al grado di giudizio. Il citato principio contabile prevede, altresì, in termini procedurali, che l’Ente dovrebbe “acquisire il supporto di pareri di consulenti esterni (ad esempio, pareri legali per una stima dell’esito della causa in situazioni di contenzioso in corso); disporre di tutti quegli altri elementi pertinenti che consentono di effettuare una stima ragionevolmente attendibile”.

6. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Le AdSP organizzano e programmano la propria attività secondo gli indirizzi previsti dalla novellata legge n. 84 del 1994. Con il d.l. 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto “decreto trasporti”, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è stato modificato l’art. 5 della legge n. 84 del 1994, in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali mediante il documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) e il Piano regolatore portuale (Prp).

In particolare, la novella semplifica e accelera l’attività programmatica delle AdSP volta a definire l’assetto complessivo e la destinazione d’uso delle aree portuali, eliminando la prevista adozione del Piano regolatore di sistema portuale, inizialmente concepito come unitario strumento di sintesi delle linee strategiche di sviluppo di tutti i porti del sistema, e ora demandando al solo Documento di programmazione strategica di sistema il compito di individuare, per ciascun porto, gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario.

I Piani regolatori portuali (Prp), concepiti come piani territoriali di rilevanza statale, restano di competenza esclusiva delle AdSP con riferimento alle sole aree portuali e retroportuali, residuando alle Autorità di sistema portuale mere funzioni consultive con riguardo alle aree di interazione porto-città. La disposizione citata rende necessaria una previa intesa con gli enti territoriali competenti ai fini dell’adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti viari e ferroviari di ultimo miglio.

6.1 Documento di programmazione strategica di sistema

Il Documento di programmazione strategica di sistema, ai sensi del testo novellato dell’art. 5 della legge n. 84 del 1994, recepisce e dettaglia il quadro programmatico di riferimento, fornendo indirizzi su strategie, azioni e politiche sistemiche nel medio-lungo periodo.

AdSP ha precisato che con delibera n. 27 del 28 aprile 2022, il Comitato di gestione ha adottato il Dpss e il successivo 27 luglio 2022, in sede di conferenza dei servizi, è stato acquisito il parere favorevole, sia pure con osservazioni, da parte di tutti i Comuni e della Regione Toscana.

A seguito della conclusione positiva della Conferenza dei servizi avente per oggetto il parere di ciascun Comune e Regione territorialmente interessati, l’AdSP ha trasmesso il Dpss al Mims in data 2 novembre 2022 e, in data 21 dicembre 2022, il Dpss è stato presentato alla Conferenza

nazionale di coordinamento delle AdSP di cui all'art. 11-ter della l. n. 84 del 1994, ai fini della successiva approvazione con decreto del Mims.

Nel frattempo, è intervenuta la pronuncia della Corte costituzionale n. 6 del 26 gennaio 2023, con cui è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-septies, lett. a), del d.l. n. 121 del 2021, nella parte in cui sostituisce l'art. 5, comma 1-bis, della l. n. 84 del 1994, prevedendo l'approvazione del Dpss da parte del Mims, a seguito di parere della Regione territorialmente interessata, anziché previa intesa con la Regione. La pronuncia ha previsto inoltre, in caso di mancanza di accordo in sede di conferenza di servizi, lo strumento di cui all'art. 14-quinquies della l. 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibile.

L'AdSP ha dunque trasmesso al Mims e alla Regione Toscana gli elaborati relativi al porto di Livorno opportunamente aggiornati in accordo con il Comune stesso che ha recepito le modifiche nell'ambito del Piano operativo in fase di approvazione. Con nota del 28 marzo 2024 la Regione Toscana ha trasmesso al Mims la delibera di Giunta n. 345 del 25 marzo 2024 per il rilascio dell'intesa sul Dpss finalizzata all'approvazione dello stesso.

Successivamente, con nota prot. n. 29011 del 13 maggio 2024, il Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione - Direzione Generale per i Porti, la Logistica e l'Intermodalità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto all'AdSP la predisposizione di un elaborato tecnico contenente la ripartizione degli ambiti portuali, in conformità a quanto previsto dal comma 1-ter dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994, secondo cui *"nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP) [...]"*.

In riscontro a tale richiesta, l'Ente, con nota prot. n. 35849 del 6 giugno 2024, ha trasmesso gli elaborati esplicativi dei perimetri relativi ai porti di Livorno, Piombino e delle isole, redatti sulla base delle disposizioni del citato comma 1-ter dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994 e successive modificazioni, nonché tenendo conto delle integrazioni successivamente richieste dalla Direzione Generale.

A seguito di tale attività istruttoria, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con d.m. n. 186 dell'11 luglio 2024, ha approvato, ai sensi dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, il Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

6.2 Piano regolatore portuale (Prp)

Il Piano regolatore portuale è lo strumento di pianificazione di ciascun porto, finalizzato ad individuare analiticamente le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Secondo quanto dispone il comma 2 dell'art. 5 della citata legge n. 84 del 1994, nel testo novellato, i piani regolatori portuali sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del Documento di programmazione strategica e di sistema, nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici (Cslpp) e approvate dal Mims. I Prp declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

Relativamente al Piano regolatore portuale dell'ex Autorità portuale di Livorno, con delibera n. 59 del 25 giugno 2019 è stato adottato un adeguamento tecnico funzionale (Atf), divenuto efficace il 4 febbraio 2021, essendo trascorsi 45 giorni dal suo invio al Cslpp; il Consiglio stesso ha successivamente approvato l'Atf in data 23 giugno 2021.

A seguito di specifica richiesta istruttoria sul punto, l'AdSP ha precisato che con delibera n. 35 del 29 giugno 2022, il Comitato di gestione ha approvato la proposta di adeguamento tecnico funzionale, con efficacia subordinata all'esito positivo del procedimento previsto dall'art. 5, comma 5, della legge n. 84 del 1994. Successivamente, con nota prot. n. 10030 del 27 febbraio 2023, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso parere favorevole in merito all'Atf concernente l'ampliamento della piattaforma di attracco della Calata Sgarallino, nel porto di Livorno (Affare CSLPP n. 66/2022).

In seguito, con delibera n. 26 del 21 luglio 2023, il Comitato di gestione ha approvato l'ulteriore proposta di Atf, con efficacia subordinata all'esito favorevole del procedimento previsto dall'art. 5, comma 5, della legge n. 84 del 1994 e, con nota prot. n. 79544 del 21 dicembre 2023, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso parere favorevole in merito all'Atf relativo al porto di Livorno (Affare CSLPP n. 78/2023), riguardante:

- la modifica della configurazione della testata Alto Fondale;
- la modifica della banchina del Canale Industriale;
- l'adeguamento funzionale dell'area cantieri - Darsena Pisa e Darsena Calafati;
- l'adeguamento funzionale dell'area Enel - ex Centrale Marzocco.

Anche per quanto concerne il Piano regolatore portuale dell'ex Autorità portuale di Piombino,

riconosciuta anche *ex lege* come area di crisi industriale complessa ai fini del rilancio dell'area siderurgica, sono stati adottati due Atf, nel 2013 e nel 2020, quest'ultimo divenuto efficace in data 4 febbraio 2021, in quanto trascorsi 45 giorni dal suo invio al Cslpp, e poi successivamente anche approvato dal Consiglio in data 23 giugno 2021.

Il Piano regolatore del porto di Portoferraio, risalente al 1959, è stato oggetto di una variante approvata nel 1968. Sono stati approvati tre Atf, nel 2000, nel 2007 e infine nel 2019. Quest'ultimo è divenuto efficace in data 4 febbraio 2021, in quanto trascorsi 45 giorni dal suo invio al Cslpp ed è stato successivamente approvato dal medesimo Cslpp in data 23 giugno 2021.

Il Piano regolatore portuale del porto di Rio Marina, risalente al 1956, è stato oggetto di una variante approvata nel 1964, i cui interventi sono stati in parte realizzati. L'adeguamento tecnico funzionale, adottato dal Comitato portuale con delibera n. 18 del 27 novembre 2015, è stato approvato definitivamente con decreto della Regione Toscana del 3 luglio 2017.

Per i porti di Capraia e Cavo l'Ente rappresenta che entrambi non sono dotati di alcuno strumento di pianificazione (salvo il risalente piano delle opere presentato dal Comune di Rio Marina per il porto di Cavo nel 1955).

In seguito all'approvazione del Dpss con il citato d.m. 11 luglio 2024, n. 186, l'Ente riferisce di avere avviato le attività preliminari per la revisione dei piani regolatori dei porti di Livorno e Piombino e per la redazione dei nuovi piani regolatori dei porti dell'Isola d'Elba e di Capraia.

Questa Sezione raccomanda all'Ente di operare l'attività pianificatoria in coerenza con gli interventi in corso, con particolare riferimento ai consistenti progetti afferenti alle risorse Pnrr e Pnc.

6.3 Piano operativo triennale (Pot)

L'art. 9, comma 5, lett. b) della legge n. 84 del 1994 prescrive la stesura, da parte dell'AdSP, di un Piano operativo triennale (per brevità, anche "Pot") da aggiornare annualmente, avente ad oggetto le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche. Tale piano, che deve ovviamente risultare coerente con il Prp, consente di proporre al Ministero vigilante e alle amministrazioni locali il programma delle opere da realizzare per lo sviluppo e il miglioramento competitivo del porto, con quantificazione della relativa spesa; esso costituisce, inoltre, un utile strumento di conoscenza della realtà portuale e delle relative politiche di sviluppo.

Il Pot 2021-2023 era stato approvato con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 29 gennaio 2021 e confermato con delibera n. 21 del 29 luglio 2021. Con delibera del Comitato di gestione n. 50 del 30 ottobre 2024 è stato approvato il Pot 2024-2026. L'opera principale che caratterizza anche il Piano 2024-2026 riguarda la realizzazione della configurazione definitiva dell'espansione a mare chiamata "Darsena Europa". In coerenza con gli obiettivi di sviluppo del porto di Livorno, l'entrata in esercizio del *terminal* contenitori (di cui alla prima fase di approntamento della "Darsena Europa") comporterà la concentrazione, in tale nuova area, di tutto il traffico *container*.

6.4 Programma triennale delle opere

In base alla normativa sui lavori pubblici, l'AdSP è tenuta a predisporre il programma triennale delle opere (per brevità, anche "Pto") e l'elenco annuale dei lavori, sulla base delle schede-tipo di cui al decreto ministeriale 9 giugno 2006; tali schede, allegate al bilancio preventivo dell'esercizio, ne costituiscono parte integrante.

Il Comitato di gestione dell'AdSP ha approvato i programmi triennali delle opere 2021-2023, 2022-2024, 2023-2025, 2024-2026 e 2025-2027, unitamente ai rispettivi bilanci di previsione 2021, 2022, 2023, 2024 e 2025.

7. ATTIVITÀ

Nei paragrafi che seguono si illustrano le principali attività svolte dall'AdSP nell'esercizio in esame, con i principali riferimenti agli sviluppi in quelli successivi.

7.1 Attività promozionale

L'Ente precisa che le relazioni istituzionali sono state intrattenute a più livelli (locale, regionale, nazionale e internazionale), preferibilmente in presenza, ma anche attraverso le nuove possibilità consentite dall'utilizzo della tecnologia (collegamenti da remoto, *webinar*, video-conferenze, ecc.).

Per quanto riguarda le relazioni istituzionali internazionali, le associazioni con le quali l'Ente riferisce di avere intrattenuti contatti nel 2023 sono:

- *European Sea Ports Organisation ESPO*, per la partecipazione al "*Cruises and Ferries Network*", con particolare riferimento alla tematica del rapporto tra porto e città; partecipazione ai *Morning coffee* virtuali organizzati una volta a settimana;
- *Association International villes et ports - AIVP*, per la partecipazione al Consiglio di amministrazione su mandato del Presidente dell'AdSP, partecipazione agli incontri virtuali della rete dei *Port Centers (Port center Network-PCN)*;
- *Association of Mediterranean Cruise Ports - MEDCRUISE*, per la partecipazione all'assemblea annuale e agli incontri dell'associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, con particolare riferimento alla possibilità di effettuare *B2B* con gli *stakeholder* del settore e di partecipare ai gruppi di lavoro relativi al tema porto-città e ambiente, riferiti al traffico passeggeri (*Morning coffee* virtuali organizzati una volta al mese);
- *Cruise Lines International Association - CLIA*, per la partecipazione agli incontri dell'associazione delle compagnie da crociera, solitamente organizzati in concomitanza ad altri appuntamenti del settore crocieristico, come il "*Seatrade Europe*" nel 2023;
- *International Association Ports and Harbours - IAPH*, per la partecipazione alla conferenza annuale, effettuata da remoto nel 2023, riferito alle occasioni di partecipazione ai gruppi di lavoro sulle tematiche tema porto-città e ambiente, riferiti al traffico passeggeri.

Inoltre, nel corso del 2023, l'AdSP ha mantenuto attiva e costante l'interlocuzione con le principali istituzioni a livello locale, regionale e nazionale. In particolare, l'Ente riferisce che si sarebbero intensificati i rapporti con i Comuni di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina

e Capraia Isola, con le Capitanerie di Porto, l'Accademia Navale, il Polo Universitario dei Sistemi Logistici, la Regione Toscana, diversi Ministeri competenti (Mit, Mase, Mimit e Pcm), Assoporti, enti di ricerca e agenzie ambientali.

Tra i principali progetti realizzati nel 2023 si segnalano:

- Porto Aperto 2022-2023 (XVI edizione): proseguimento del progetto didattico con *tour* guidati nei porti del Sistema (Livorno, Piombino, Portoferraio), visite alle infrastrutture portuali e adesione agli *Italian Port Days* promossi da Assoporti;
- Livorno *Port Center*: aggiornamento dei contenuti informativi, potenziamento del ruolo del centro come *hub* di divulgazione e confronto sui temi della portualità (Progetto *Port Center Network*, rete AIVP, "I giovedì del Port Center"), promozione della Rete dei *Port Center* dell'Alto Tirreno e gestione della "Biblioteca dei porti";
- Esposizione delle Imbarcazioni Storiche: interventi di manutenzione e valorizzazione del patrimonio navale dell'Ente, con *focus* sulla musealizzazione della M/n "B. Gregoretti" e l'adeguamento funzionale della banchina della Darsena Vecchia;
- Valorizzazione del patrimonio storico-architettonico: attività coordinate nei Tavoli per l'Accoglienza Turistica a Livorno e Piombino-Portoferraio, volte a integrare porto e città attraverso progetti condivisi.

Nel corso del 2023 l'AdSP ha partecipato alle seguenti fiere: *Fruit Logistic* di Berlino, *LET Expo-Logistic Eco Transport* di Verona, evento fieristico su logistica, trasporti e intermodalità sostenibile, congiuntamente ad altre dodici AdSP, *Seatrade Med Malaga*, appuntamento europeo degli attori internazionali del traffico crocieristico, che segue per importanza il *Seatrade Cruise Global*.

L'importo impegnato per le attività promozionali è stato di euro 158.638, a fronte dei 179.299 euro del 2022: si registra una flessione dei costi per attività promozionale costante negli esercizi 2021, 2022 e 2023.

7.2 Servizi di interesse generale

Per ciò che concerne i servizi di interesse generale, il d.lgs. n. 232 del 2017 ha disposto l'abrogazione della norma che rinviava a un decreto del Mims l'individuazione degli stessi

nell'ambito portuale¹⁰. Ciò ha comportato l'implicita abrogazione anche del d.m. 14 novembre del 1994, essendo sopravvenute normative di settore che disciplinano compiutamente la prestazione di tali servizi.

Il Ministero vigilante, con circolare del 17 aprile 2018, nel prendere atto che la competenza a gestire ed erogare i servizi di interesse generale previsti dall'abrogato d.m. del 1994 spetta ora *ex lege* alle differenti autorità amministrative indicate dalle discipline di settore, ha rinviato alla valutazione delle AdSP l'indicazione delle attività che rientrano tra i servizi di interesse generale, fermo restando l'assolvimento degli obblighi comunitari in determinate materie, con particolare riferimento alla disciplina dei rifiuti.

Con provvedimento presidenziale n. 159 del 20 dicembre 2019, previo parere favorevole del Comitato di gestione, sono stati individuati i seguenti servizi di interesse generale, da affidarsi in concessione mediante procedure ad evidenza pubblica ai sensi del decreto legislativo n. 50 del 2016:

- servizio di pulizia degli specchi acquei;
- servizio di raccolta, trasporto e consegna dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi agli impianti di stoccaggio, trattamento e avviamento al recupero o smaltimento dei rifiuti esistenti in porto;
- servizio di manovra ferroviaria.

Per quanto riguarda il servizio idrico, e relativamente al solo porto di Livorno, in forza del menzionato protocollo di intesa, sottoscritto in data 12 dicembre 2016, tra l'allora Autorità portuale di Livorno, il Comune di Livorno, l'Autorità Idrica Integrata e A.S.A Spa, gestore unico del servizio idrico integrato nel territorio della Conferenza territoriale n. 5 Toscana Costa, in cui insiste l'area portuale di Livorno *ex art. 172 del d.lgs. n. 152 del 2006*, effettua anche il servizio di fornitura di acqua potabile agli utenti portuali ed alle navi in porto ed in rada, nonché la fornitura di acqua per usi industriali. La rete idrica portuale, da intendersi come pertinenza del demanio marittimo statale *ex art. 822 c.c.* e gestita dall'allora Autorità, è stata concessa in uso ad A.S.A. Spa per una durata coincidente con quella della concessione

¹⁰ La relazione illustrativa al d.lgs. n. 232 del 2017 recita: "*le competenze delle AdSP in materia di servizi di interesse generale sono state erose nel tempo (es. servizio idrico, raccolta rifiuti) e sono ormai residuali, il che renderebbe l'individuazione compiuta con decreto meramente ricognitiva e non attributiva di competenze*". Anche il Consiglio di Stato, nel parere del 4 ottobre 2017, ha specificato che "*è valutata favorevolmente la soppressione dell'individuazione dei servizi di interesse generale affidati all'interno dei porti, in relazione alla sopravvenuta obsolescenza delle previsioni rispetto alle normative di settore che ormai disciplinano in modo compiuto i servizi in questione*".

del servizio idrico integrato, a fronte del pagamento di un canone annuo. A.S.A. Spa effettua, in forza della menzionata concessione, la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete e degli impianti connessi, nonché il servizio di pronto intervento e reperibilità continuativa, gli allacciamenti delle nuove utenze e le ulteriori attività tecniche connesse.

Con riguardo al porto di Piombino, non essendo intervenuto alcun protocollo di intesa tra il Comune e l'Autorità idrica integrata per il passaggio della gestione nell'ambito del servizio idrico integrato regionale, il servizio di fornitura di acqua alle navi e all'utenza portuale è affidato direttamente dall'Autorità portuale mediante procedura di evidenza pubblica. Originariamente il servizio era stato affidato in concessione in data 31 agosto 2016, per una durata quinquennale; successivamente, il servizio era stato affidato in concessione, previa gara pubblica espletata ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016, con scadenza al 31 ottobre 2025. A riscontro di richiesta istruttoria sul punto, l'Autorità ha precisato che, a fronte di una proroga contrattuale semestrale della concessione, che andrà così a scadere alla data del 30 aprile 2026, con provvedimento presidenziale n. 77/2025 è stata approvata la documentazione tecnica per l'indizione di una nuova procedura di gara, di prossima pubblicazione, avente ad oggetto un servizio di durata triennale, prorogabile per ulteriori sei mesi.

In merito ai servizi di pulizia e raccolta rifiuti da terra e da mare, come meglio precisato sopra, in seno al contenzioso promosso dall'Autorità con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica avverso il provvedimento del Comune di Livorno n. 583 del 29 dicembre 2021, con cui quest'ultimo declinava la propria competenza alla gestione integrata dei rifiuti, nelle more della cui decisione l'AdSP non ne ha ripreso la gestione¹¹ e il Consiglio di Stato ha emesso la decisione interlocutoria n. 01651 in data 31 dicembre 2023, con la quale ha, tra le diverse questioni, demandato al Dipartimento degli affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio, di effettuare un'istruttoria con i Ministeri competenti, finalizzata a verificare come siano state applicate le modifiche all'articolo 6 della legge n. 84 del 1994 introdotte dai decreti legislativi del 2016 e del 2017, individuando in concreto chi gestisca i servizi di interesse generale nei porti, nonché pure di precisare il regime di ripartizione delle competenze nel servizio di raccolta dei rifiuti nelle aree portuali demaniali, tra AdSP, Comuni o altri soggetti

¹¹ L'Ente sosteneva che, a mente del combinato disposto degli artt. 198, 200, 202, comma 1, del d.lgs. 152 del 2006, la gestione dei rifiuti urbani è attribuita alla competenza esclusiva delle Autorità d'ambito territoriale ottimale. In relazione a tale situazione interinale, la gestione dei rifiuti era *medio tempore* rimasta in carico alla società cui l'Ato Toscana Costa, territorialmente competente, l'aveva affidata per quanto riguarda il territorio del Comune di Livorno.

titolari ordinari della funzione. L'Ente, interpellato sul punto, ha infine precisato che il ridetto contenzioso si è concluso con decreto del 29 maggio 2025 di accoglimento del ricorso straordinario, in conformità al parere n. 357/2025 del 9 aprile 2025 reso dal Consiglio di Stato, con conseguente annullamento della deliberazione giuntale n. 583/2021, unitamente agli atti presupposti e conseguenti oggetto di impugnazione. Degno di menzione il passaggio argomentativo del parere del Consiglio di Stato ove si afferma che *“in buona sostanza, attualmente, le norme di settore portuali prevedono la facoltà che le Autorità possano ricomprendere anche il servizio di raccolta dei rifiuti nell'elenco dei servizi di interesse generale rispetto ai quali intendono mantenere la propria competenza; ma se ciò non avviene, la competenza ricade, alla stregua di quanto previsto dal d.lgs. n. 152 del 2006, in capo ai Comuni i quali devono esercitare le loro funzioni in forma collettiva, sulla base degli Ambiti territoriali ottimali per gestire il servizio in modo efficiente dal punto di vista economico e della tutela dell'ambiente”*.

Il servizio di raccolta dei rifiuti urbani nell'ambito portuale di Livorno è, quindi, ancora effettuato dalla società aggiudicataria dell'appalto bandito da Ato Toscana Costa, in coerenza con la elencazione dei servizi di interesse generale effettuata con delibera del Comitato di gestione n. 95 del 2019 e provvedimento presidenziale n. 159 del 2019, dalla quale era stato escluso tutto il servizio di raccolta dei rifiuti. L'Autorità ha, però, in proposito riferito di *“criticità in ordine ai rifiuti abbandonati che il Comune di Livorno ritiene estranei al perimetro di propria competenza”*, argomentando di avere intrapreso un confronto con l'amministrazione comunale sul punto.

Il servizio di pulizia degli specchi acquei nel porto di Livorno, ad esito di procedura di gara, era stato affidato ad una società sino al 30 giugno 2024, a seguito di proroga di 6 mesi prevista dal capitolato di gara. Con provvedimento presidenziale n. 104 del 2024 era stata disposta un'ulteriore proroga di sei mesi fino al 31 dicembre 2024. Il Comitato di gestione, con delibera del 1° ottobre 2024 ha espresso parere favorevole all'indizione della procedura di gara.

In data 12 dicembre 2024 è stata pubblicata la gara mediante procedura aperta per l'affidamento in concessione del servizio di pulizia degli specchi acquei, da aggiudicare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Il termine per la presentazione delle offerte scadeva il 22 gennaio 2025. Con provvedimento presidenziale n. 7 del 2025 è stata disposta una proroga tecnica del servizio fino all'individuazione del nuovo concessionario, comunque non oltre il 31 marzo 2025.

Il sopra detto servizio di pulizia, che comprende i Fossi Medicei, è stato affidato, con provvedimento dirigenziale n. 71/2025 ed atto di concessione repertorio n. 3/2025 (registro contratti n. 3/2025), ad una società in regime di concessione e per una durata quadriennale a decorrere dal 31 marzo 2025, con possibilità di proroga di sei mesi ai sensi dell'art. 120, comma 11, del codice dei contratti pubblici. Il servizio, svolto in regime di reperibilità e di pronto intervento per tutto l'orario giornaliero, comprende la pulizia programmata degli specchi acquei pubblici portuali e diportistici, la gestione e lo smaltimento dei rifiuti raccolti, nonché la rimozione di natanti abbandonati, nonché gli interventi straordinari di disinquinamento e pulizia, non programmati, da eseguirsi su richiesta dell'Autorità, con oneri a carico del responsabile dell'inquinamento, ove individuato, ovvero dell'Autorità medesima nei casi residuali.

Questa Sezione, considerato l'argomentato plurimo ricorso alla proroga tecnica al fine di espletare la procedura di affidamento della concessione in parola (che, in quanto derogatoria del principio che regola ordinariamente la gestione mediante procedure di affidamento ad evidenza pubblica dei contratti pubblici e come previsto dal disposto del comma 11 dell'art. 120 del d.lgs. n. 36 del 2023, deve essere limitata a casi eccezionali per il verificarsi di comprovati e motivati eventi che hanno determinato un ritardo nell'individuazione del nuovo aggiudicatario), raccomanda all'Ente una adeguata programmazione che consenta di operare proattivamente e con congruo anticipo sulla scadenza dei rapporti concessori (o di altra natura pattizia) al fine di avviare e concludere le procedure di scelta del nuovo contraente prima delle relative scadenze.

Complessa, sia in relazione all'esercizio oggetto di referto, sia per quanto attiene l'attuale regolazione dei servizi, è la questione riguardante il servizio di pulizia degli specchi acquei dei porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Pontile di Cavo.

Fino al novembre 2024, il servizio di pulizia degli specchi acquei è stato affidato in regime di appalto, comprendendo, nell'esecuzione del servizio, l'effettuazione delle attività di raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani, di smaltimento dei rifiuti a terra e di pulizia delle parti comuni delle aree portuali. Dal novembre 2024, data di scadenza dell'appalto di cui sopra (ed anche a seguito di proroghe tecniche), l'Autorità ha introdotto un modello disomogeneo di gestione ed affidamento dei diversi servizi, sia per eziologia, sia per area di competenza.

Il servizio di pulizia e di disinquinamento degli specchi acquei portuali è stato affidato in

regime di concessione ad un raggruppamento di imprese, giusta contratto rep. n. 12/2024, per la durata di cinque anni e con decorrenza 1° dicembre 2024.

Il servizio di pulizia delle aree a terra e raccolta dei rifiuti urbani, invece:

- per i porti di Piombino e Portoferraio è stato affidato in regime di appalto, con provvedimento dirigenziale del 18 novembre 2024, n. 408, a seguito di procedura di evidenza pubblica, per un periodo di dodici mesi a decorrere dal 1° dicembre 2024, eventualmente prorogabile di ulteriori dodici mesi (con scadenza, quindi, al 30 novembre 2026);
- per i porti di Rio Marina e Pontile di Cavo è stato, invece, regolato mediante la stipula di un accordo *ex art. 15* della legge n. 241 del 1990 con il Comune di Rio, in forza del quale l'Autorità ha trasferito al Comune la gestione del relativo servizio, previo riconoscimento di un contributo a carico dell'Autorità ed a favore del Comune per l'esercizio delle funzioni. Tale soluzione, sottolinea l'Ente, era stata adottata anche in relazione alla pendenza del menzionato ricorso straordinario, prevedendo una clausola risolutiva all'esito della soluzione del contenzioso.

L'Ente ha precisato che la diversa eziologia del regime di gestione (concessione per la pulizia e il disinquinamento degli specchi acquei portuali ed appalto o accordo *ex art. 15* della l. n. 241 del 1990 per la pulizia delle aree a terra e la raccolta dei rifiuti urbani) è stata determinata in base all'inclusione del servizio di pulizia e di disinquinamento degli specchi acquei portuali nel novero dei servizi di interesse generale a mente dell'art. 6, comma 4, lett. c), della legge n. 84 del 1994, con il noto provvedimento del Presidente dell'Autorità n. 159 del 2019.

L'Ente ha riferito di volere perseguire, con le sopra menzionate decisioni, un percorso di allineamento del modello gestionale dei porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Pontile di Cavo a quello del porto di Livorno, in relazione al quale la pulizia degli specchi acquei, servizio di interesse generale, è affidata in regime di concessione, mentre la pulizia delle aree terrestri dell'ambito portuale è stata trasferita all'Ato competente; nelle more della decisione che ha definito il contenzioso innanzi il Presidente della Repubblica in relazione alla ripartizione dell'onere circa la gestione del servizio di pulizia delle aree terrestri, intervenuta solo dopo le scadenze dei diversi rapporti concessori e di appalto sopra descritti, l'Autorità non ha potuto procedere all'immediato allineamento alla ripartizione già perseguita per il porto di Livorno. A seguito della menzionata decisione sul ricorso straordinario (decreto del

29 maggio 2025), l'Ente riferisce di aver previsto, per i porti di Piombino e Portoferraio, al fine di pervenire all'adeguamento al provvedimento decisorio delle diverse situazioni gestorie, una proroga di sei mesi (fino al 31 maggio 2026), ulteriormente prorogabile fino al 30 novembre 2026, dell'affidamento in regime di appalto del servizio di pulizia e raccolta rifiuti urbani e di aver confermato, in via interinale ed in previsione dell'adeguamento, per i porti di Rio Marina e Pontile di Cavo, la gestione in forza dell'accordo *ex art. 15* legge n. 241 del 1990. L'Ente ha, pure, precisato di avere richiesto alle diverse Ato competenti (Ato Toscana Costa per Portoferraio, Rio Marina e Cavo; Ato Toscana Sud per Piombino) l'avvio di tavoli di concerto finalizzati a regolamentare il trasferimento della competenza del servizio di pulizia delle aree terrestri: tuttavia, ad oggi non risulterebbero ancora avviate le relative interlocuzioni.

Per quanto concerne il servizio di raccolta dei rifiuti solidi e liquidi dalle navi relativo al porto di Livorno, il servizio in parola risulta effettuato in regime di proroghe dell'originario affidamento del 2018, ulteriormente rinnovate fino al 30 settembre 2025. L'Autorità ha motivato le proroghe in relazione alle difficoltà applicative introdotte dal d.lgs. 197 del 2021, che ha imposto l'adozione di un nuovo Piano di gestione dei rifiuti e generato incertezze sui criteri tariffari e sulle esenzioni. L'AdSP ha inoltre riferito dell'intervenuta interlocuzione di Assoporti con i Ministeri competenti in merito al contenuto della documentazione tecnica di gara, in particolare, al piano economico-finanziario ed al capitolato tecnico, che avrebbe ulteriormente rallentato l'avvio della nuova gara; dell'ulteriore necessità di qualificare come servizio di interesse generale anche l'intera gestione dei rifiuti portuali, successivamente all'entrata in vigore del d.lgs. n. 46 del 2024 che avrebbe solo parzialmente consentito il superamento di alcune criticità, consentendo di avviare la predisposizione degli atti tecnici; dell'approvazione del relativo aggiornamento solo nel 2025 con il provvedimento presidenziale n. 45/2025, previa espressione del consenso dell'Organismo di partenariato (verbale n. 1/2025 della seduta del 10 febbraio 2025) e del parere favorevole del Comitato di gestione, espresso con delibera n. 1/2025. Infine, l'Autorità ha pure riferito circa l'ulteriore problematica rappresentata dall'emergere di inadempienze a carico della società incaricata della redazione del piano economico-finanziario.

È emerso in sede istruttoria, peraltro, che rispetto alla proroga del servizio con la menzionata scadenza fissata al 30 settembre 2025, è stata disposta ulteriore proroga tecnica (sempre con il medesimo operatore economico) al fine di celebrare la procedura di gara bandita, in relazione

alla quale l'Ente ha riferito che la scadenza per la presentazione delle offerte è fissata per il giorno 4 aprile 2026.

Anche riguardo a tali vicende questa Sezione raccomanda all'Ente una adeguata programmazione che consenta di operare proattivamente e tempestivamente al fine di celebrare le doverose procedure di evidenza pubblica per la scelta degli operatori economici, non apparendo ragionevolmente giustificato, neppure a fronte di un pur mutevole quadro normativo, di complesse vicende organizzative o interistituzionali, ovvero di inadempienze contrattuali (per le quali, peraltro, si era già precedentemente rilevata la necessità di effettuare attento monitoraggio dell'attività degli operatori e l'adozione di rapide reazioni ad inefficacia o incapacità degli stessi di agire conformemente alle previsioni contrattuali) che il servizio in parola risulti gestito in regime di proroga tecnica da un tempo tanto lungo (da quanto emerso, addirittura dal 2018).

La concessione degli omologhi servizi per i porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo, è stata affidata per tre anni a seguito di procedura ad evidenza pubblica, in data 24 aprile 2020. A seguito di procedura ad evidenza pubblica conclusasi nel 2023, il servizio è stato affidato ad un Rti; tuttavia, l'AdSP ha comunicato che è stato promosso contenzioso in atto dal concessionario uscente, classificatosi secondo nella procedura del 2023, il quale ha impugnato il bando di gara e, con motivi aggiunti, l'aggiudicazione. In sede di primo grado la parte ricorrente è risultata soccombente e la sentenza è stata impugnata davanti al Consiglio di Stato: con sentenza n. 03738/2024 dell'8 febbraio 2024, il Supremo Consesso amministrativo ha rigetto l'appello di parte ricorrente e condannato quest'ultimo al pagamento delle spese di lite a favore dell'AdSP e della società aggiudicataria del servizio.

Con provvedimento del Commissario straordinario n. 62 del 24 maggio 2019, il servizio ferroviario è stato individuato, ai sensi dell'art. 6, comma 4, lett. c), della legge n. 84 del 1994, come servizio di interesse generale, da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale e pertanto, da affidarsi in concessione; è stato autorizzato l'esperimento di gara per l'affidamento del servizio di manovra ferroviaria comprensoriale Livorno Calambrone-Livorno Darsena.

In esito alla procedura, la concessione del servizio predetto è stata affidata per la durata di 5 anni a decorrere dal maggio 2021, data di avvio del servizio.

In merito alle proroghe adottate allo scadere dei diversi affidamenti e sopra descritte, l'Ente ha rappresentato che le stesse sarebbero riconducibili a impedimenti oggettivi (quali: l'intervento

di disposizioni normative innovative, i contenziosi promossi al fine di chiarire il riparto di competenze allo svolgimento di alcuni servizi, le dinamiche interistituzionali necessarie a determinare di concerto la soluzione organizzativa applicabile al caso) che hanno determinato slittamenti nelle attività istruttorie preventive alle procedure di gara. Anche in relazione a tale vicenda questa Sezione rammenta come, alla luce di un doveroso e corretto onere di programmazione preventiva, gli argomenti e le vicende evocati non appaiano in via generale giustificativi del sistematico ricorso alla proroga, che può essere opportunamente evitato allestendo, nella necessaria ottica programmatica, le procedure di affidamento con adeguato anticipo rispetto alle note scadenze degli affidamenti.

7.3 Attività negoziale

L'AdSP ha trasmesso due tabelle riepilogative dei contratti, con l'importo degli stessi, distinti per tipologia di procedura e con la specificazione del ricorso o meno ai sistemi centralizzati di acquisto e negoziazione.

In particolare, una delle tabelle attiene ai dati riferiti al periodo antecedente alla riforma della disciplina in materia di contratti pubblici ed è stata predisposta in conformità alle disposizioni di cui al d.lgs. n. 50 del 2016; l'altra concerne i dati relativi al periodo successivo alla riforma ed è stata elaborata nel rispetto dei principi sanciti dal d.lgs. n. 36 del 2023.

Tabella 8 - Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia nel 2023 (1° gennaio 2023-30 giugno 2023)

Acquisizioni lavori, forniture e servizi dal 1° gennaio al 30 giugno 2023 (d.lgs. n. 50 del 2016)	Numero totale dei contratti	Di cui			Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	Spesa sostenuta esercizio in esame (2023)
		Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa		
Procedura aperta (art. 60)	7			7	35.216.190,28	73.116,95
Procedura negoziata senza - previa pubblicazione bando (art. 63)	1			1	282.379,98	0
Affidamento diretto (art. 36, comma 2, lett. a)	425		45	380	4.137.701,08	2.610.009,82
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, comma 2, lett. a)	21		3	18	803.691,36	297.388,88
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art. 36 comma 2 lett. b, c, c-bis e d)						
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art. 3 comma 1 lett. c)	6	6			1.016.059,21	184.714,41
Totale complessivo	460	6	48	406	41.456.021,91	3.165.230,06

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 9 - Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia nel 2023 (1° luglio 2023-31 dicembre 2023)

Acquisizioni lavori, forniture e servizi dal 1° luglio al 31 dicembre 2023 (d.lgs. n. 36 del 2023)	Numero totale contratti	Di cui			Importo aggiudicazioni e, esclusi oneri di legge	Spesa sostenuta esercizio in esame (2023)
		Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa		
Procedura aperta (art. 71)	2			2	58.391.652,32	0
Procedura ristretta (art. 72)						
Procedura competitiva con negoziazione (art. 73)						
Dialogo competitivo (art. 74)						
Partenariato per l'innovazione (art. 75)						
Procedura negoziata senza pubblicazione di un bando (art. 76)						
Appalto integrato (art. 44)						
Accordo quadro (art. 59)						
Partenariato pubblico-privato di tipo contrattuale (art. 174) di cui:						
<i>Concessione (art. 176 e ss.)</i>						
<i>Locazione finanziaria (art. 196)</i>						
<i>Contratto di disponibilità (art. 197)</i>						
Lavori - Affidamento diretto senza consultazione (art. 50, c. 1, lett. a) <150.000						
Lavori - Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 5 operatori (art. 50, c. 1, lett. c) ≥150.000-1 mln						
Lavori - Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 10 operatori (art. 50, c. 1, lett. d) ≥1 mln-soglie Ue						
Forniture e servizi - Affidamento diretto senza consultazione (art. 50, c. 1, lett. b) <140.000						
Forniture e servizi - Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 5 operatori (art. 50, c. 1, lett. e) ≥140.000-soglie Ue						
Totale complessivo	2			2	58.391.652,32	0

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Dalle sopra trascritte tabelle risulta che su un totale di 462 contratti, 425 sono stati oggetto di affidamento diretto, di cui 380 con procedure *extra* Consip o Mepa, per un ammontare di circa 4,1 milioni, di cui 2,6 milioni a carico dell'esercizio in esame.

L'affidamento più rilevante, di importo pari a circa 93,6 milioni, si riferisce a 9 contratti conclusi a seguito di procedura aperta, ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016, per i quali l'Ente si è avvalso del sistema telematico degli acquisti della Regione Toscana (Piattaforma Start), che sono stati affidati mediante diverse procedure.

L'AdSP ha precisato, con riferimento al ricorso al sistema centralizzato degli acquisti di beni e servizi (Mepa, convenzioni Consip o ricorso ad altri sistemi telematici di negoziazione), che per le categorie merceologiche per le quali sussiste l'obbligo di approvvigionamento attraverso gli strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione da Consip o dai soggetti aggregatori, ha regolarmente assolto all'obbligo, senza avvalersi della possibilità di derogarvi. Pertanto, alla voce della tabella "Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione" sono stati riportati i contratti del 2023 relativi alle categorie merceologiche energia elettrica, gas e telefonia. Sono stati indicati nella colonna *extra* Consip e Mepa perché l'AdSP si è avvalsa dei soggetti aggregatori regionali, ad esclusione della telefonia per la quale ha aderito a Consip.

Per quanto riguarda invece la modalità di affidamento diretto (art. 36, comma 2, lett. a), circa le quali il ricorso agli strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione da Consip o dai soggetti aggregatori (in questo caso Mepa e Start) è obbligatorio solo per affidamenti superiori a euro 5.000 ai sensi dell'art. 1, comma 450, della l. 27 dicembre 2006, n. 296 e ss.mm.ii., l'Ente ha riferito che ciascuna Direzione responsabile dell'affidamento provvede preliminarmente a effettuare una verifica sul mercato delle convenzioni-quadro, dando atto, ove necessario, dell'assenza di convenzioni Consip relative ai beni e servizi oggetto dell'affidamento, ai sensi dell'articolo 1, comma 450, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e successive modificazioni. L'Ente rileva che per ciascuna ipotesi è stata attestata l'impossibilità di procedere all'acquisizione mediante strumenti di mercato elettronico (Mepa o piattaforme equipollenti), come previsto dal medesimo articolo.

Per quanto riguarda, invece, i micro-acquisti superiori a euro 1.000 nell'ambito della categoria merceologica "Beni e servizi informatici e di connettività", l'Amministrazione dichiara di aver adempiuto agli obblighi normativi procedendo mediante l'utilizzo delle convenzioni Consip

o di quelle attivate dai soggetti aggregatori, non essendo previste deroghe da parte del legislatore al principio dell'acquisizione centralizzata.

Considerato il consistente ammontare di costi sostenuti in relazione ed affidamenti diretti, questa Sezione rammenta all'Autorità, oltre al rispetto dei presupposti per il ricorso all'affidamento diretto, di opportunamente applicare il principio di rotazione nella scelta degli operatori economici.

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

Per le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, riguardanti essenzialmente interventi relativi ad aree ed impianti per mantenere in efficienza tutti i sistemi, in ottemperanza alle norme per la sicurezza dei lavoratori, dei passeggeri e di tutti gli utenti operanti nelle aree portuali, per l'esercizio 2023 l'Autorità di sistema ha indicato in euro 2.347.635 l'importo totale impegnato per manutenzione ordinaria, come evidenziato nella voce "Interventi diversi" e, precisamente, ai capitoli u121/20 e u121/30 del rendiconto ed in euro 2.725.883 l'importo totale impegnato per la manutenzione straordinaria, come evidenziato nella voce "Spese interventi manutenzione straordinaria" e, precisamente al capitolo u211/20 del rendiconto generale.

Inoltre, come da prospetto allegato dall'Ente in sede istruttoria, per il porto di Livorno è stato impegnato l'importo totale pari ad euro 268.477 a titolo di manutenzione ordinaria, di cui euro 15.477 a valere sul capitolo u113/190 ed euro 253.000 a valere sul capitolo u121/20. Per la manutenzione straordinaria, invece, sono stati impegnati euro 1.722.100 totali, di cui euro 1.673.169 a valere sul capitolo u211/20 ed euro 48.931 a valere sul capitolo u211/60.

L'AdSP ha precisato di non aver percepito da parte dello Stato nel 2023 alcuna somma a titolo di fondo perequativo.

Per ciò che concerne le opere di grande infrastrutturazione, che, come precisato dall'art. 5, comma 9, della legge n. 84 del 1994, riguardano *"le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali"*, si riportano nella tabella 9, fornita dall'Ente, le principali opere in corso o ultimate nel 2023, le relative fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento a seguito di specifica richiesta istruttoria.

Un *focus* particolare merita lo stato di avanzamento del progetto relativo alla Piattaforma Europa, di cui si è trattato anche nei referti precedenti.

L'articolazione temporale di tale opera, prevista dal Prp dell'ex Autorità portuale di Livorno del 2015, è stata ridefinita nel 2017 ed ha avuto un aggiornamento nel 2020 a seguito della conclusione della progettazione definitiva delle opere foranee della Darsena Europa.

L'ampliamento del porto verso il mare, previsto nella realizzazione della prima fase dell'intervento, consiste nella costruzione delle opere foranee di protezione e del *terminal* contenitori.

Per la realizzazione di questo obiettivo (inserito tra le opere affidate ad un Commissario, nella persona del Presidente dell'AdSP, con una disponibilità finanziaria di parte pubblica di 450 milioni), si è provveduto alla progettazione preliminare e definitiva delle opere foranee e dei dragaggi; in conseguenza di tale progettazione, per le problematiche emerse per consentire l'accesso alle navi di progetto portacontenitori, che saranno più avanti illustrate, l'Autorità ha approvato una modifica delle fasi di attuazione dell'insieme della Piattaforma Europa.

L'AdSP, con specifica procedura aperta, ha affidato ad un operatore diverso dal raggruppamento aggiudicatario della gara di appalto delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa l'esecuzione di indagini ambientali integrative finalizzate alla caratterizzazione definitiva dei sedimenti interessati ai lavori di realizzazione delle ridette opere.

I risultati eco-tossicologici, emersi nell'ottobre 2022 all'esito della campagna ambientale, che l'Autorità riferisce essere stati anche validati dall'Agenzia regionale per la protezione ambientale della toscana (Arpat) e da due laboratori indipendenti incaricati dall'Amministrazione, hanno indotto alla reconsiderazione delle modalità di gestione dei sedimenti di dragaggio per quella parte dei sedimenti che erano preliminarmente destinati a ripascimento sommerso degli arenili a sud della foce del fiume Arno. Dall'attività di analisi ambientale è pure emerso, come riferisce l'Ente:

- da un lato, che lo strato superficiale sabbioso, che nelle iniziali previsioni progettuali poste a base della procedura del 2021 avrebbe potuto essere riutilizzato per l'esecuzione di interventi di ripascimento sommerso, seppure caratterizzato da una buona classe di qualità ambientale, recava una consistente presenza di resti vegetali ed una componente di roccia sedimentaria clastica del sedimento superiore al 50 per cento, che ne

pregiudicherebbero l'utilizzo secondo lo scopo previsto originariamente;

- dall'altro, anche una disomogenea e non continua distribuzione spaziale delle classi "A" all'interno dell'area da dragare¹², che rappresenta un elevato fattore di rischio ambientale.

Il progetto definitivo ed il progetto esecutivo, riferisce l'Autorità, sono stati conseguentemente modificati al fine di superare le summenzionate criticità in aderenza alla prescrizione dell'art. 3-ter del d.lgs. n. 152 del 2006 (c.d. "Codice dell'Ambiente"), rubricato "Principio di non regressione e di miglioramento della qualità ambientale", ritenendo l'Ente che non vi fossero le condizioni, sia normative che tecniche, per poter destinare a ripascimento sommerso una parte dei sedimenti di dragaggio secondo le previsioni dell'originario progetto posto a base gara: in proposito, la soluzione progettuale adottata è stata quella di adeguare la capacità della vasca di colmata¹³ per conferire l'intera quantità dei sedimenti oggetto di appalto e, come già argomentato da questa Sezione, è stata fatta oggetto di procedura di impatto ambientale.

L'Autorità riferisce che le attività di indagine ambientale integrativa, finalizzate alla caratterizzazione definitiva dei sedimenti, sono state concluse in data 15 giugno 2022, in relazione alla c.d. Fase 1, e in data 22 ottobre 2024, per la c.d. Fase 2; in data 1° luglio 2025, è stato predisposto il relativo certificato di collaudo tecnico-amministrativo a chiusura del procedimento; l'Autorità ha, altresì, riferito che non è stato, però, necessario attivare procedimenti di bonifica, sia a terra che a mare.

In merito alla c.d. Fase B) dell'intervento, consistente nella ricerca di ordigni bellici sulle impronte delle opere a mare, questa Sezione ha già riferito circa il fatto che in data 5 maggio 2022 ne era stata eseguita la consegna parziale. Tale consegna ha comportato la parziale installazione del cantiere, la presentazione del progetto di bonifica da parte dell'Autorità competente (Maricomlog) ed il rilascio dell'ordinanza della Capitaneria di porto ai fini della sicurezza alla navigazione. L'AdSP ha precisato che i lavori della bonifica bellica sono stati ultimati in data 10 marzo 2024, salvo il completamento di alcune lavorazioni di dettaglio, per i quali sono stati concessi ulteriori 60 giorni.

L'opera opzionale, consistente nel consolidamento delle esistenti vasche di colmata del porto di Livorno, è stata affidata ad un raggruppamento di imprese attraverso una procedura

¹² Secondo le categorie ed i criteri contenuti nel decreto ministeriale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 15 luglio 2016, n. 173 e nel relativo allegato.

¹³ La "vasca di colmata" è una grande vasca, situata in prossimità dei porti marittimi e lagunari, che ha la funzione di contenere la sabbia dragata dal fondale del porto e non compatibile con il ripascimento dell'arenile o altri tipi di reimpiego.

negoziata senza pubblicazione del bando (art. 63, comma 5, del d.lgs. n. 50 del 2016 applicabile *ratione temporis*) sulla base di un progetto esecutivo sviluppato dai progettisti interni alla stazione appaltante.

Gli interventi relativi alla prima vasca sono stati suddivisi in tre lotti:

- si è già riferito circa il fatto che i lavori del primo lotto sono stati conclusi;
- il secondo lotto delle opere di consolidamento delle vasche di colmata è stato affidato con procedura negoziata senza bando di gara e aggiudicato al medesimo Rti per un importo di 16,7 milioni: questa Sezione ha, già riferito che il contratto di appalto è stato sottoscritto in data 19 settembre 2023 e che la Commissione Via ha espresso parere favorevole in data 11 dicembre 2023, nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto. L'Autorità ha precisato che i relativi lavori sono terminati in data 1° luglio 2025 ed hanno generato economie per euro 33.315,37;
- quanto al terzo ed ultimo lotto di consolidamento della prima vasca di colmata, l'Ente ha riferito che l'intervento è stato affidato mediante procedura negoziata ai sensi dell'art. 63, comma 5, del d.lgs. n. 50 del 2016 come previsto dall'art. 7 del capitolato speciale dell'appalto integrato già aggiudicato per la *"Progettazione e realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma Europa"*, che prevedeva l'ammissibilità di variazioni alle opere del progetto principale per le ragioni e nelle forme previste dall'art. 106 del d.lgs. n. 50 del 2016 (tra cui i lavori di consolidamento delle vasche di colmata, in effetti, previste come opzionali). L'Autorità riferisce che questo terzo lotto di lavori rappresenta il completamento degli interventi di consolidamento della prima vasca di colmata, al fine di conferire alla stessa adeguata portanza per gli usi futuri programmati¹⁴. Con provvedimento del Commissario straordinario n. 9 in data 8 aprile 2025 sono stati approvati il progetto ed il relativo quadro economico per l'affidamento dei lavori mediante procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando di gara, ai sensi dell'art. 63, comma 5, del d.lgs. n. 50 del 2016, autorizzato con provvedimento del Sub-Commissario straordinario n. 2 del 2025.

¹⁴ L'Autorità precisa, nel riscontro istruttorio, che *"l'intervento consiste nell'installazione di dreni prefabbricati verticali necessari per accelerare i percorsi di dissipazione delle sovrappressioni neutre che si determinano con l'aumento dei carichi e nella formazione di un rilevato di precarica di altezza 4,50 m su un'area indicativa di 80.000 m² per un volume complessivo di 360.000 m³. Detto rilevato è costituito da tout-venant "widegrade" fornito nell'ambito dell'appalto principale che dovrà permanere in loco per circa cinque mesi in modo da sviluppare i cedimenti primari degli strati di terreno sottostanti. Trascorsi 5 mesi il materiale è trasferito in altri ambiti della vasca di colmata per consolidare altri 80.000 m². L'intervento è riconducibile alla categoria OS21 e comprende anche lavori opzionali, che potranno essere eventualmente attivato nella modalità indicate in capitolato"*.

L'importo dell'intervento ammonta a complessivi euro 14.657.684,68, comprensivi degli oneri per la sicurezza. Con successivo provvedimento del Sub-Commissario straordinario n. 9 del 2025 è stato disposto l'affidamento dei lavori di che trattasi, poi oggetto di contratto sottoscritto tra le parti in data 7 luglio 2025 per un importo totale di euro 13.936.326,36, di cui euro 13.705.807,91 per lavori ed euro 230.518,45 per oneri di sicurezza. L'Autorità ha riferito che in data 26 maggio 2025 è stato sottoscritto un verbale di consegna in via d'urgenza dei lavori. L'Autorità ha riferito come i lavori, che dovranno terminare entro l'8 ottobre 2026, stiano, ad oggi, procedendo regolarmente e nel rispetto del cronoprogramma di progetto, precisando che sarebbero stati eseguiti lavori, comprensivi di oneri della sicurezza, per un importo pari a 8.619.722,81 euro, con emissione di n. 2 certificati di pagamento.

Rispetto alla seconda vasca di colmata del porto di Livorno, l'Autorità ha riferito che essa, sebbene destinata alla dismissione, è ancora in uso sia come sito di conferimento per sedimenti di dragaggio del porto, sia come sito di deposito temporaneo di circa 100.000 m³ di sedimenti provenienti dai lavori di dragaggio delle opere di difesa e della prima fase della Piattaforma Europa. Ne consegue, secondo quanto precisato dall'Ente, che il consolidamento della prima vasca dovrà essere attuato in coerenza con il programma di dismissione della seconda vasca di colmata, al fine di garantire la prosecuzione delle ordinarie attività di manutenzione dei fondali portuali, unitamente all'espletamento delle necessarie procedure ambientali prodromiche ai lavori di consolidamento: l'Ente riferisce, però, che i ridetti lavori, la cui progettazione sarà avviata all'esito della redazione del piano di dismissione della seconda vasca di colmata, non sono stati finanziati.

Quanto alle ulteriori e più recenti vicende relative all'intervento Piattaforma Europa, con particolare riferimento alle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione dell'intervento e specificamente indicate come "Fase C", a seguito di richiesta istruttoria formulata in proposito, l'Autorità ha precisato che la consegna dei lavori relativi è avvenuta in data 12 maggio 2025. Con successiva ordinanza commissariale n. 2/2026 in data 28 gennaio 2026, a seguito anche di intervento del costituito Collegio consultivo tecnico con proprio provvedimento del 28 gennaio 2026, è stato definitivamente approvato, anche per la parte economica, il progetto esecutivo, modificato ai sensi dell'art. 106, comma 1, lett. a) e c) e comma 2 del d.lgs. n. 50 del 2016 per un importo complessivo di euro 440.481.673,45. Con la

medesima ordinanza commissariale, l'Autorità riferisce che il Commissario è intervenuto innovando il quadro economico dell'opera preventivamente adottato con ordinanza del Commissario straordinario n. 14/2025, per un importo totale di spesa pari a euro 554.776.417,24. L'Autorità riferisce, inoltre, che i relativi lavori sono regolarmente in corso, sia per le attività di cantiere *ante operam* che per i monitoraggi ambientali *ante operam*.

Questa Sezione prende atto delle intervenute e consistenti variazioni nei progetti iniziali, nonché delle evocate emergenze tecniche ed operative che le avrebbero giustificate, e si riserva ogni eventuale approfondimento in occasione dei prossimi referti.

Tabella 10 - Opere infrastrutturali nei porti della AdSP (situazione anno 2023)

Opera	Fonte di finanziamento	Data di aggiudicazione lavori	Data Inizio Lavori	Data Fine Lavori (prevista da contratto)	Tipo di gara	Costo Lavori aggiudicati	Costo della perizia di variante o suppletive	Costo totale lavori	Stato avanzamento lavori (%)	Collaudo
Pennello Diga nord - Opere di difesa costiera	articolo 18 bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, - Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti - Annualità 2022 + L. 296/06 c. 994	29/10/2021	19/1/2023	31/8/2023	Procedura aperta	1.874.989,89	-1.960,49	2.660.940,01 *	100	29/12/2023
Rifiorimento della mantellata esterna del tratto in massi naturali del Molo Batteria del Porto di Piombino - II^ Fase	articolo 18 bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, - Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti - Annualità 2021+ Annualità 2022	22/3/2021	14/1/2022	10/12/2022	Procedura negoziata	3.104.338,37	-418,81	3.278.830,72 **	100	25/1/2024
Nuova Strada di accesso al Porto di Piombino (Stralcio SS398 dello Svincolo Terre Rosse)	Accordo di Programma Quadro 12.08.2013*+ Fondo perequativo di cui al decreto applicativo dell'art. 18 bis della legge 25	15/11/2019	28/04/2021	27/3/2023	Procedura ristretta ai sensi dell'articolo 61 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50	9.669.200,94	980.763,55	10.649.964,49 ***	80	-

	gennaio 1994 n. 84 + Risorse proprie									
Interventi connessi al nuovo PRP e/o all'APQ del 13/08/2013 e all'APQ del 24/04/14 per la Realizzazione di un'area per la logistica industriale del porto di Piombino	Regione Toscana + Risorse proprie AdSP	31/3/2021	14/1/2022	11/1/2023	Procedura aperta	13.036.257,68	-1.895,24	13.034.362,44	80	-

* L'importo finale dei lavori inerenti alla realizzazione del Pennello Diga Nord - opera di difesa costiera è comprensivo dell'aumento prezzi pari ad euro 858.061,23.

** L'importo finale dei lavori inerenti alla realizzazione del Rifiorimento della mantellata esterna del tratto in massi naturali del Molo Batteria del Porto di Piombino - II Fase è comprensivo dell'aumento prezzi pari ad euro 310.534,86.

*** L'importo della variante suppletiva inerente alla realizzazione Nuova Strada di accesso al Porto di Piombino (Stralcio SS398 dello Svincolo Terre Rosse) è comprensivo dell'importo della Variante Migliorativa pari ad un risparmio di euro 54.036,87.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 11 - Opere infrastrutturali nei porti della AdSP in corso nel 2023, alla data del maggio 2025

Descrizione intervento	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lav.	Data fine lavori (contratto)	Tipo di gara	Costo lav. aggiudicati	Perizie di variante o suppletive	Costo totale lavori	Stato avanz.lavori	Collaudo
Lavori di fornitura e posa in opera di nuove bitte di ormeggio presso le banchine pubbliche del porto di Livorno	Fondi propri stazione appaltante	31/08/2021	27/01/2022	05/07/2022	Procedura aperta	643.831,25	n. 2 con diminuzione di spesa di euro 25.741,32	618.089,90	100%	23/10/2024
Lavori di realizzazione di un fabbricato adibito a Punto di controllo frontaliero e locali uffici del porto di Livorno	Fondi propri stazione appaltante	08/06/2022	19/09/2022	04/05/2024	Procedura aperta	11.497.522,67	n. 1 con aumento di spesa di euro 161.876	11.639.496,71	100%	Collaudo in corso
Appalto integrato della progettazione esecutiva e della esecuzione dei lavori di raddoppio del capannone dello stoccaggio cellulosa in zona M+K del porto di Livorno	Fondi propri stazione appaltante	20/10/2023	18/04/2024 (avvio progettazione esecutiva)	575 gg. divisi in n. 3 fasi consecutive	Procedura aperta	11.723.469,61	perizia di variante in corso di approvazione		1%	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 12 - Darsena Europa

Descrizione intervento	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lav.	Data fine lavori (contratto)	Tipo di gara	Costo lav. aggiudicati	Perizie di variante o suppletive	Costo totale lavori	Stato avanz.lavori	Collaudo
Affidamento dei servizi di architettura e ingegneria relativi alla progettazione preliminare e definitiva delle OO.MM. di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova I fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso SIA e VIA	Fondi propri stazione appaltante	17/10/2018	18/01/2019	23/02/2020	Procedura ristretta	1.402.981,54	n. 2 con aumento di spesa di euro 266.147,61	1.669.099,15	100%	Certificato di verifica di conformità in data 03/04/2025
Servizio di verifica preliminare, definitiva ed esecutiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova I fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso SIA e VIA	Fondi propri stazione appaltante	17/02/2021	01/03/2021	In step successivi sulla base degli elaborati progettuali ricevuti	Procedura aperta	421.970,99		421.970,99	100%	Certificato di verifica di conformità in corso
Indagini ambientali integrative finalizzate alla realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella I fase di attuazione della Piattaforma Europa	Fondi propri stazione appaltante	28/07/2021	Fase 1 - 16/11/2021 Fase 2 - 30/11/2022	Fase 1 - 15/04/2022 e Fase 2 30/11/2024	Procedura aperta	1.426.077,77	n. 1 con aumento di spesa di euro 31.353,29	1.457.448,79	100%	Collaudo in corso

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

7.5 Questione relativa al riconoscimento di un compenso incentivante ulteriore al personale dirigenziale in avvalimento presso la struttura commissariale. Contraddittorio anticipato ex art. 8 l. n. 259 del 1958 ed esito

Nel dicembre 2021 era stata conclusa la gara per l'affidamento, mediante appalto integrato, della realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, tra le quali anche la realizzazione di interventi di protezione della nuova imboccatura portuale del porto di Livorno (imboccatura nord), il nuovo bacino portuale della Darsena Europa con il relativo canale di accesso, la realizzazione di nuove vasche di contenimento e le attività di dragaggio connesse alla loro funzionalità. In data 23 marzo 2022 era stato stipulato il relativo contratto, per un originario importo di 383,6 milioni, compresi gli oneri per la sicurezza.

Per la realizzazione dell'opera è stato nominato, ai sensi dell'art. 4 del d.l. 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, con d.p.c.m. del 16 aprile 2021, un Commissario straordinario, nella persona del Presidente dell'Autorità, che si avvale dell'AdSP quale stazione appaltante e di una struttura commissariale con soggettività giuridica autonoma. Quest'ultima utilizza 28 unità di personale dell'AdSP, secondo l'istituto dell'avvalimento ed è coordinata da un Sub-Commissario nominato con provvedimento del Commissario n. 1 del 27 luglio 2021.

L'AdSP ha precisato che, mentre allo stato non sono stati attribuiti compensi al Commissario, né al Sub-Commissario, per quanto riguarda il personale con qualifica non dirigenziale in avvalimento, con ordinanza del Commissario straordinario n. 3 del 2024, è stato adottato il "Regolamento per la ripartizione degli incentivi per le funzioni tecniche di cui all'art. 113 del d.lgs. n. 50 del 2026 e ss.mm.ii.," registrato alla Corte dei conti il 6 febbraio 2024.

L'Autorità ha previsto e riconosciuto un incentivo economico addizionale rispetto all'ordinario trattamento economico anche al personale dirigenziale in avvalimento, ritenendo che rientrasse nell'ambito delle possibilità consentite dall'autonoma contrattazione di riferimento. Sul punto, con nota del 15 dicembre 2025, questa Sezione ha avviato il contraddittorio anticipato ex art. 8 l. n. 259 del 1958 con l'Ente in relazione ad un possibile contrasto di tale riconoscimento con il principio di omnicomprensività della retribuzione dirigenziale, come previsto all'art. 24, comma 3, e 27 del decreto legislativo n. 165 del 2001.

L'Ente con nota prot. n. 93814 del 18 dicembre 2025, in estrema sintesi, rileva come la prospettata violazione non si paleserebbe, nel caso di specie, sostenendo che non si applicherebbero al personale di AdSP le disposizioni del d.lgs. n. 165 del 2001 (salvi i principi generali sul reclutamento), in quanto il relativo rapporto di lavoro, incluso quello dirigenziale, è qualificato come *“di diritto privato”* dall'art. 10, comma 6, della legge n. 84 del 1994.

L'Ente, a sostegno della propria tesi, precisa come essa sia coerente con quanto argomentato dall'Avvocatura distrettuale dello Stato nel parere rubricato al prot. n. 8925 dell'8 febbraio 2024 e dal Collegio dei revisori dei conti, che si è espresso coerentemente con le argomentazioni propugnate dall'Ente con parere accluso nel verbale n. 27 del 24 febbraio 2025. L'Avvocatura distrettuale, nel menzionato parere, nel premettere come permanga l'applicabilità anche ai rapporti di diritto privato dei dipendenti dell'Autorità dei principi *“di cui agli artt. 1-9 e 35 TU 165/01”* e l'inapplicabilità del principio di omnicomprensività alla fattispecie *de qua*, afferma, pure, che *“anche ove si volesse giungere, in considerazione della natura pubblica dell'Ente, ad una soluzione diversa, ugualmente la previsione del cosiddetto supplemento [ovvero dell'indennità integrativa, n.d.r.] apparirebbe corretta. Quello che infatti viene definito tecnicamente come 'supplemento' non è che la considerazione della particolare natura e importanza dei compiti che quei dirigenti sono chiamati (in ambito commissariale, sì, ma pur sempre nell'interesse dell'Azienda) a svolgere e della loro valorizzazione ai fini della determinazione della retribuzione globale nel rispetto del CCNL di diritto privato applicabile”*.

È, però, emerso¹⁵ che sulla fattispecie si era già precedentemente espressa l'Avvocatura generale dello Stato - interessata da richieste di parere sia dell'Autorità che dell'Avvocatura distrettuale - che, con parere del 7 luglio 2022, è giunta a due, simmetriche ma diverse rispetto a quanto argomentato nel parere dell'Avvocatura distrettuale, conclusioni, fornendo:

- *“parere negativo al quesito posto dall'AdSP-MTS, alla luce della chiara lettera dell'art. 4 comma 5 d.l. n. 32/2019 nonché del DPCM di nomina che espressamente consente l'avvalimento da parte del Commissario di personale appartenente alle strutture dell'AdSP-MTS “senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica” e della espressa esclusione del personale dirigenziale dal novero dei soggetti destinatari degli incentivi tecnici di cui all'art. 113 co. 3, ultimo inciso del codice dei*

¹⁵ In proposito, è pervenuta anche nota in data 18 dicembre 2025 a firma del Segretario generale in carica *illo tempore*, unitamente ai relativi allegati, tra cui il parere del 7 luglio 2022 dell'Avvocatura generale dello Stato.

contratti, disposizione, quest'ultima, che recepisce il principio di onnicomprensività, previsto dal T.U. del pubblico impiego, il quale non è derogabile dai poteri commissariali";

- *"parere negativo al quesito posto da codesta Avvocatura, relativo all'obbligo per il Commissario di accantonare parte delle "spese per il supporto tecnico" per rimborsare l'Autorità di sistema portuale di parte degli emolumenti versati ai propri dirigenti oggetto dell'avvalimento, alla luce della peculiarità del caso concreto".*

Dunque, come riconosciuto da entrambi gli Uffici di Avvocatura interessati, anche ai contratti di lavoro ascrivibili al quadro normativo puramente privatistico sono applicabili i principi che regolano il rapporto di lavoro c.d. privatizzato presso enti pubblici e desumibili dalle disposizioni del d.lgs. n. 165 del 2001, tra cui non potrebbe ragionevolmente escludersi il menzionato principio di onnicomprensività della retribuzione del dirigente.

Nello stesso senso depone la giurisprudenza, sia costituzionale¹⁶, che di legittimità.

Va, infatti, segnalato come corposa giurisprudenza di legittimità affermi costantemente che, pur in presenza di rapporto di lavoro con enti pubblici qualificato come "di diritto privato", mantengano vigenza ed effettività i principi giuslavoristici pubblici del Tupi (nel cui novero, come detto, è da considerarsi anche il principio di onnicomprensività della retribuzione, che

¹⁶ Non appare a questa Sezione di potere desumere dal contenuto della sentenza n. 133 del 2023 della Corte costituzionale (evocata nel riscontro dell'Autorità, nonché, in origine, nel parere dell'Avvocatura distrettuale) un chiaro riferimento alla sottrazione del regime giuslavoristico del personale dell'Autorità dalle norme, quantomeno da quelle di principio, sul pubblico impiego: il Giudice delle leggi, nel richiamare l'originaria non univoca natura di ente pubblico delle Autorità, per effetto della loro costituzione in forza della legge n. 84 del 1994, afferma, da un lato, come "il d.lgs. n. 169 del 2016 ha, inoltre, rafforzato la distinzione tra le funzioni regolatorie e quelle economiche e imprenditoriali, anche attraverso la previsione di un'attività di gestione e amministrazione del demanio pubblico e, in particolare, del demanio marittimo", ma dall'altro, rammenta che "nel sistema della legge n. 84 del 1994, il mantenimento della disciplina privatistica di tali rapporti e la conseguente assenza di previsioni relative a procedure selettive di carattere concorsuale per le progressioni in carriera risultano giustificati, su un piano di ragionevolezza e di efficienza, dalla continuità dei rapporti di lavoro dei dipendenti "transitati" nelle nuove Autorità portuali, dalla tutela degli affidamenti maturati sulla precedente disciplina del rapporto, nonché dalle esigenze di assorbimento di questo personale", evidenziando la specialità del rapporto di lavoro alle dipendenze delle Autorità con argomenti, però, che non appaiono interpretabili nel senso specifico evocato dall'Autorità, né, tantomeno, di chiara e puntuale esclusione della non richiamata disciplina di principio del Tupi dalle vicende lavoristiche del personale dell'Autorità. La Corte costituzionale afferma nella sentenza n. 133 del 2023 che "l'espressa qualificazione come enti pubblici non economici ha comportato per le AdSP l'esigenza di garantire il rispetto dei principi di efficienza, imparzialità e trasparenza in ambiti essenziali delle proprie strutture. Per queste finalità, il legislatore del 2016 ha espressamente previsto l'applicazione dei principi generali di cui al Titolo I del d.lgs. n. 165 del 2001 (articoli da 1 a 9) e il rispetto dei principi di cui all'art. 35, comma 3, del medesimo decreto legislativo per il reclutamento del personale dirigenziale e non dirigenziale (art. 6, comma 5, della legge n. 84 del 1994, sempre come modificato dal citato art. 7). Pertanto, l'assunzione del personale delle istituite AdSP deve ora avvenire mediante procedure selettive di natura comparativa, secondo principi di adeguata pubblicità, imparzialità, oggettività e trasparenza (art. 6, comma 6). Peraltro, la progressiva attrazione delle Autorità in esame nell'ambito delle pubbliche amministrazioni non ha determinato l'automatico e integrale assoggettamento dei rapporti di lavoro con il relativo personale alla disciplina propria dell'impiego pubblico. Pur essendo espressamente prevista, dall'art. 6, comma 5, l'applicabilità dei principi generali stabiliti negli articoli da 1 a 9 e 35, comma 3, del d.lgs. n. 165 del 2001, tuttavia, anche nella nuova configurazione delle AdSP introdotta dal d.lgs. n. 169 del 2016 la disciplina del rapporto di lavoro è rimasta saldamente ancorata al modello privatistico". Va, però, rammentato che il caso *a quo* e la citata pronuncia costituzionale riguardavano vicende di personale con qualifica non dirigenziale.

è, pure, un precipitato del principio generalissimo di esclusività del rapporto lavoristico presso la pubblica amministrazione)¹⁷.

Il quadro giurisprudenziale ed una interpretazione costituzionalmente orientata inducono, quindi, a ritenere che, in assenza di una specifica esclusione da parte del legislatore, anche il principio di omnicomprensività della retribuzione dei dirigenti, desumibile dal combinato disposto degli artt. 24, comma 3, e 27 del d.lgs. n. 165 del 2001, sia applicabile ai rapporti di lavoro dei dirigenti che hanno operato per la struttura commissariale per la realizzazione della Darsena Europa.

Del resto, osserva questa Sezione, la scelta del legislatore di allestire una struttura commissariale destinata ad occuparsi della realizzazione dell'opera (rientrante nelle originarie competenze dell'AdSP) non ha ampliato il quadro istituzionale ed operativo dell'Autorità stessa, per cui risulterebbe irragionevole la previsione di una retribuzione ulteriore ed aggiuntiva ai dirigenti per remunerare attività che, indipendentemente dalla qualificazione del rapporto di lavoro come puramente privatistico, sarebbero state comunque oggetto della prestazione dai medesimi dovuta all'Autorità di appartenenza (sul punto, anche gli Uffici di Avvocatura interpellati hanno puntualizzato come l'attività di realizzazione dell'opera denominata "Darsena Europa", per quanto articolata e complessa, rientra sempre nei compiti istituzionali dell'Autorità)¹⁸.

In conclusione, si invita l'Ente a rimeditare ponderatamente l'applicazione della previsione normativa di cui alla l. n. 84 del 1994, che, *illo tempore*, immaginava un'area giuslavoristica speciale per il personale in forza all'Autorità, a fronte dei più recenti orientamenti giurisprudenziali che affermano l'applicabilità dei principi generali che regolano il pubblico

¹⁷ Il Giudicante di legittimità ha, anche recentemente, esposto argomenti secondo cui "la sottoposizione di un rapporto di lavoro con un ente pubblico non economico alla disciplina di un contratto collettivo di lavoro di diritto privato, con riferimento ad attività istituzionali del medesimo ente, non comporta il fuoriuscire di tale rapporto dall'ambito del lavoro pubblico privatizzato e dunque, salva espressa e specifica previsione contraria da parte della norma di legge, trovano comunque applicazione le regole generali di cui al d. lgs. n. 165 del 2001" (cfr. Cass. civile, Sez. lavoro, sent. 24 aprile 2023, n. 10811); con riguardo alla specifica questione dell'omnicomprensività e la sua elevazione a principio lavoristico, è stato osservato come "nel pubblico impiego privatizzato, vige il principio di omnicomprensività della retribuzione dirigenziale, in ragione del quale il trattamento economico dei dirigenti remunera tutte le funzioni e i compiti loro attribuiti secondo il contratto individuale o collettivo, nonché qualsiasi incarico conferito dall'amministrazione o su sua designazione; ne consegue che il dirigente ministeriale, cui sia stato conferito un incarico aggiuntivo di reggenza presso un altro ufficio pubblico, non ha diritto a una maggiore remunerazione" (cfr. Cass. civile, Sez. lavoro, sent. 8 febbraio 2018, n. 3094).

¹⁸ Osserva la Corte di cassazione che "il principio di omnicomprensività della retribuzione, affermato dagli artt. 24, comma terzo, e 27, comma primo, del decreto legislativo. n. 165 del 2001, opera in via inderogabile in tutti i casi in cui l'attività svolta sia riconducibile a funzioni e poteri connessi all'ufficio ricoperto, e a mansioni cui il dirigente sia obbligato per i normali compiti di servizio, salvo i soli incarichi retribuiti a titolo professionale dall'Amministrazione sulla base di una norma espressa che attribuisca il potere, sempre che ciò non costituisca comunque espletamento di compiti di istituto; l'incarico di componente delle commissioni invalidi civili, in quanto conferito al dirigente in ragione del ruolo rivestito, non comporta alcun diritto a compensi aggiuntivi" (cfr. Cass. civile, Sez. lavoro, sent. 30 marzo 2017, n. 8261).

impiego a qualsiasi rapporto di lavoro dipendente con la p.a., indipendentemente dalla qualificazione anche puramente privatistica (o, comunque, non ritengono meritevoli di tutela fattispecie che contrastano con i principi regolatori del pubblico impiego).

7.6 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo

Le operazioni in ambito portuale possono essere esercitate esclusivamente da imprese autorizzate dall'AdSP, ai sensi degli artt. 16 e 18 della legge n. 84 del 1994.

I servizi portuali, come definiti dalla legge 30 giugno 2000, n. 186, si riferiscono a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, svolti dalle imprese autorizzate.

Nel gennaio 2021 è entrato in vigore il novellato regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, per l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali, nonché per la fornitura di lavoro temporaneo nei porti dell'AdSP, adottato con decreto del Presidente n. 2 del 2021 e modificato nel corso del 2022.

In ragione della crisi derivante dall'emergenza sanitaria dovuta al diffondersi della pandemia da Covid-19, erano state introdotte dal Governo, nel corso del 2020, diverse misure a sostegno delle imprese autorizzate *ex artt.* 16, 17 e 18 della l. n. 84 del 1994 e più in generale del lavoro nei porti.

Al riguardo, l'Ente rappresenta che anche nel corso dell'anno 2023 ha trovato applicazione l'art. 199 del d.l. n. 34 del 2020 e ss.mm.ii. (c.d. "Decreto rilancio").

Pertanto, con provvedimento del Presidente n. 70 del 2022 - in applicazione delle disposizioni di cui al menzionato art. 199, comma 3, lett. b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla l. 17 luglio 2020, n. 77 - la durata delle autorizzazioni *ex artt.* 16 e 18 della l. n. 84 del 1994 e delle concessioni rilasciate, *ex art.* 36 c.nav. ed *ex art.* 18 della l. n. 84 del 1994, nonché delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri, in corso di vigenza o scadute tra la data del 31 gennaio 2020 e la data di entrata in vigore del decreto medesimo, è stata prorogata di ulteriori 12 mesi. In attuazione delle predette previsioni normative l'Ente ha rappresentato che sono state prorogate n. 4 concessioni nel porto di Livorno, rilasciate a terminalisti *ex art.* 18 della l. n. 84 del 1994; nessun'altra proroga è stata disposta per gli altri porti.

Il Piano dell'organico dei lavoratori dei porti di competenza dell'AdSP, relativo al triennio

2021-2023, è stato adottato con provvedimento del Presidente n. 43 del 2022.

Con provvedimento presidenziale n. 108 del 4 agosto 2023, è stato apportato un primo aggiornamento e, successivamente, con provvedimento presidenziale n. 71 del 15 maggio 2024 il piano è stato nuovamente aggiornato.

In data 2 febbraio 2022 è entrato in vigore il regolamento degli avviamenti al lavoro del personale impiegato presso le imprese di cui agli artt. 16 e 17 della l. n. 84 del 1994, adottato con decreto del Presidente n. 22 del 2022.

Con apposita ordinanza è stato determinato il numero massimo delle autorizzazioni *ex art. 16* della l. n. 84 del 1994, da rilasciare sia nell'anno 2023 che nell'anno 2024: nel porto di Livorno, n. 16 per le operazioni portuali e n. 11 per i servizi portuali; nel porto di Piombino, Portoferraio, Capraia e Cavo, n. 1 solo per le operazioni portuali.

Per quanto riguarda il porto di Livorno, le imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali *ex art. 16* della l. n. 84 del 1994 per l'anno 2023 sono state 18, mentre 11 sono state autorizzate allo svolgimento dei servizi portuali. Con riferimento al porto di Piombino sono state autorizzate n. 7 imprese alle operazioni portuali e n. 2 ai servizi, mentre nei porti Elbani le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali sono state 2 ed è stata rilasciata un'autorizzazione ai servizi portuali.

La fornitura di lavoro temporaneo in porto è in carico all'Agenzia lavoro portuale (Alp Srl), costituita nel 2013 ai sensi dell'art. 17, comma 5, della legge n. 84 del 1994. L'Agenzia è stata titolare di autorizzazione dapprima fino alla data del 30 giugno 2019 quindi, con successivo provvedimento n. 125 del 2019, fino alla data del 30 giugno 2023. Ai sensi dell'art. 199, comma 2, del d.l. n. 34 del 2020, la scadenza dell'autorizzazione ad Alp Srl è stata prorogata di due anni, al 30 giugno 2025. Le quote della predetta Agenzia sono detenute, oltre che dall'Autorità portuale, da altre società autorizzate ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 e concessionarie ai sensi dell'art. 18. Al riguardo, l'Ente aveva già riferito che, in considerazione della sopravvenuta esigenza di ridefinire il modello operativo nei porti del sistema del Mar Tirreno settentrionale e, conseguentemente, dei nuovi potenziali carichi di lavoro che potrebbero gravare sul soggetto autorizzato alla fornitura di manodopera temporanea ai sensi dell'art. 17, commi 2 e 5, della legge n. 84 del 1994, l'autorizzazione già concessa alla società Alp Srl con provvedimento n. 125 del 21 ottobre 2019 è stata prorogata fino al 30 giugno 2026, tramite provvedimento commissariale n. 63/2025, in attesa dell'espletamento della prevista

procedura ad evidenza pubblica, come previsto dal citato comma 2.

L'Autorità ha riferito di avere avviato l'attività di determinazione delle esigenze operative del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo, ai sensi dell'art. 17, comma 5, della legge n. 84 del 1994, prendendo in considerazione le sopraggiunte attività portuali, come potenzialmente previste dalla bozza di nuova regolamentazione di cui si è detto, nonché tenendo conto dei turni di lavoro effettivamente prestati dall'impresa autorizzata nonché delle complessive richieste operative delle ulteriori imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della legge: si tratta di attività prodromica all'avvio delle successive procedure di selezione e individuazione del soggetto erogatore, che, alla data del referto, l'Ente riferisce essere ancora in corso.

Ai sensi dello stesso art. 18 della l. n. 84 del 1994, le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale vengono date in concessione alle imprese di cui all'art. 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, nonché per attività relative ai passeggeri e ai servizi di preminente interesse commerciale ed industriale.

Con riferimento all'obbligo di adeguamento normativamente previsto¹⁹, sebbene l'AdSP avesse precedentemente precisato che era in fase di ultimazione la stesura della bozza di un nuovo regolamento di settore, da approvarsi entro la fine del 2024, alla data odierna il termine ha subito uno slittamento, dovuto alla necessità rappresentata dall'Ente di adeguarsi all'intervenuta novella normativa in materia di concessioni turistico-ricreative (cfr. d.l. 16 settembre 2024, n. 131 convertito con la l. n. 166 del 14 novembre 2024), i cui contenuti devono integrare la bozza di testo già predisposta dagli uffici competenti; la procedura, che avrebbe dovuto concludersi nel corso del 2025, risulta ad oggi non conclusa. L'Ente ha dichiarato che, tuttavia, la regolamentazione al momento vigente per l'AdSP del Mar Tirreno settentrionale *“non presenta particolari elementi di distonia rispetto alle novità introdotte dal d.m. n. 202 del 2022 e che, ove necessario, per lo svolgimento dei procedimenti amministrativi del caso gli uffici tengono in debito conto l'effettiva entrata in vigore di quest'ultimo”*.

In materia di concessioni demaniali, ai due distinti regolamenti delle ex Autorità portuali di Livorno e di Piombino è subentrato il “Regolamento unico per l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali marittime, per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, nonché

¹⁹ Le Autorità di sistema portuale devono adeguare i propri regolamenti alle disposizioni del regolamento ministeriale entro dodici mesi dalla data della sua entrata in vigore. Decorso detto termine, non sono applicabili le disposizioni dei regolamenti in contrasto o comunque non compatibili con detto regolamento.

per la fornitura di lavoro temporaneo”, adottato il 4 gennaio 2021.

A seguito di approfondimenti istruttori svolti in merito alle concessioni *ex art.* 18 della l. n. 84 del 1994 rilasciate negli scali del sistema portuale, è emerso che risultano attualmente vigenti n. 29 concessioni demaniali, in prevalenza riferite al porto di Livorno e, in misura minore, al porto di Piombino. La maggior parte di tali concessioni presenta scadenze comprese tra gli anni 2025, 2026 e 2027, mentre n. 3 concessioni risultano con termine previsto, rispettivamente, negli anni 2031, 2033 e 2036. Le suddette concessioni a più lunga durata risultano riferite, nell’ordine, ad un’area destinata a *terminal* portuale e ad aree funzionali alla movimentazione di cereali.

Inoltre, sul totale complessivo, n. 7 concessioni risultano attualmente in fase di rinnovo: per quattro di queste è stato pubblicato l’avviso di cui all’art. 2 del d.interm. Mit/Mef n. 202 del 2022, mentre due concessioni sono state oggetto di proroga ai sensi dell’art. 6 del medesimo decreto, con nuova scadenza fissata al 31 dicembre 2031. Secondo quanto rappresentato dall’Ente, le proroghe delle due concessioni da ultimo richiamate rientrano nell’ambito dell’art. 6, comma 2, del decreto Mit/Mef n. 202/2022, che consente l’estensione della durata delle concessioni, per un periodo non superiore a cinque anni, al fine di consentire il recupero degli investimenti necessari all’adeguamento delle strutture portuali o al mantenimento della funzionalità delle concessioni. Le menzionate concessioni erano già state rilasciate ai sensi dell’art. 18 della legge n. 84 del 1994 alle società originariamente aggiudicatarie e ancora in corso di vigenza: l’Autorità riferisce che le proroghe sono state concesse all’esito di procedimenti avviati ad istanza di parte previa presentazione dell’aggiornamento dei piani di impresa, comprensivi dei relativi PEF, finalizzati al recupero degli investimenti programmati. L’Ente ha, altresì, riferito, sotto il profilo procedimentale, che le istanze di proroga, in conformità alle previsioni dell’art. 6, comma 3, del menzionato decreto, sono state pubblicate per trenta giorni presso gli albi *online* dell’Autorità e dei Comuni di Livorno e Piombino, nonché sul BURT, sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea, senza che siano pervenute osservazioni. L’estensione della durata delle relative concessioni è stata disposta con delibere del Comitato di gestione n. 47/2024 e n. 51/2024, condizionandone l’efficacia all’effettiva attuazione dei piani di impresa aggiornati, soggetta a verifica periodica. L’approfondimento di tali vicende sarà effettuato in occasione dei referti relativi ai pertinenti esercizi finanziari.

L'Ente riferisce anche che il tema delle concessioni demaniali marittime è stato affrontato nella riunione del Tavolo dei Sottoscrittori dell'Accordo di programma quadro (per brevità, anche "Apq"), tenutasi il 18 settembre 2025 presso il Mimit, soggetto coordinatore dell'Accordo. In tale occasione, le parti pubbliche avrebbero condiviso la necessità di completare la rimozione dei cumuli derivanti dalla precedente attività siderurgica, già avviata su gran parte delle aree in concessione, quale condizione preliminare alla definizione e sottoscrizione del nuovo Accordo, prevista entro la fine del 2025.

Si evidenzia infine che l'attuale assetto tecnico-operativo e amministrativo, delineato dall'Apq del 2018, rappresenta il riferimento per la prosecuzione degli ammortizzatori sociali a favore dei circa 1.400 lavoratori, ancora in attesa di ricollocazione.

Con riferimento alla concessione riguardante l'impianto di stoccaggio di rifiuti da delocalizzare, si rileva che non risulta ancora concluso il procedimento di delocalizzazione.

Nel biennio 2024-2025, parte della concessione avente ad oggetto l'area demaniale marittima destinata alla realizzazione e gestione di un impianto *silos* per rinfuse secche, è stata oggetto di revoca parziale, con la ripresa in possesso da parte dell'Amministrazione di una porzione di 385 mq, necessaria per l'attuazione del progetto di elettrificazione delle banchine (*Cold Ironing*). Contestualmente, l'Ente riferisce che è stato richiesto alla società di presentare un nuovo progetto di delocalizzazione dell'impianto, prevedendo l'utilizzo esclusivo di aree demaniali marittime, alla luce delle criticità rilevate nel progetto originario.

Risultano, ancora attualmente, in corso le valutazioni preliminari sugli ulteriori profili di competenza dell'Amministrazione. All'esito, la società sarà invitata a formalizzare il progetto definitivo, che dovrà recepire tutte le prescrizioni necessarie a garantire la tutela del demanio e la compatibilità con le attività marittime e portuali limitrofe.

Come questa Sezione ha già avuto modo di rilevare, il tempo trascorso dal rilascio delle concessioni provvisorie, ex art. 10 del d.p.r. 15 febbraio 1952, n. 328, non risulta coerente con il carattere, per l'appunto, provvisorio delle licenze. In proposito, nuovamente si raccomanda all'Autorità che, stante la peculiarità degli impianti e delle attività un tempo svolte sulle aree demaniali, l'eventuale affidamento o rinnovo delle concessioni avvenga sulla base dei principi di evidenza pubblica di cui alle disposizioni innovate della legge 5 agosto 2022, n. 118 e del conseguente regolamento del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 28

dicembre 2022, n. 202, nonché sulla base di valutazioni coordinate e coerenti tra la pianificazione strategica della stessa Autorità e i piani regionali di gestione dei rifiuti.

Nella tabella seguente sono esposte le entrate accertate per canoni demaniali nel 2023, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti, le riscossioni ed i canoni da riscuotere, con la relativa percentuale sugli accertamenti, poste a raffronto con il 2022.

Tabella 13 - Entrate per canoni dell'AdSP (2022-2023)

Esercizio	Canoni accertati	Entrate correnti	Incidenza % su entrate correnti	Canoni riscossi	Incidenza % su canoni accertati	Canoni residui
2022	15.267.273	44.979.433	33,9	10.284.081	67,4	4.983.192
2023	14.659.314	48.104.470	30,5	10.737.803	73,2	3.921.510

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto

Nel 2023 si evidenzia una diminuzione dei canoni accertati rispetto al 2022, che ammontano a circa 14,7 milioni, di cui 11,4 milioni circa nel porto di Livorno e 3,2 milioni nel porto di Piombino. Viceversa, l'ammontare dei canoni riscossi incrementa, seppure di poco, in valori assoluti, passando da circa 10,3 a 10,7 milioni, e in termini percentuali sugli accertamenti di entrata. Per quanto afferente all'accertamento dei canoni demaniali delle concessioni *ex art. 18* - di competenza 2023 - l'AdSP ha precisato di aver proceduto con le modalità previste dal già citato regolamento di settore, adottato con provvedimento del Presidente n. 2 del 2021.

In particolare, l'Ente rappresenta che l'accertamento è avvenuto mediante l'emissione di importi in acconto, parametrati ai valori riferiti all'anno 2022, con riserva di successivo conguaglio, anche in considerazione delle modalità applicative dell'adeguamento Istat per l'anno 2023, come comunicato dal Mit e successivamente oggetto di intervento normativo ai sensi del d.l. n. 104 del 2023, convertito con modificazioni dalla l. n. 136 del 2023, e chiarito con circolare Mit (prot. U.0038441 del 19 dicembre 2023). Per gli atti di concessione demaniale di durata infra-quadriennale, in corso di vigenza alla data di adozione del predetto provvedimento, nell'anno 2021 l'Ente precisa di avere proceduto alla nuova determinazione dei canoni, in attuazione del nuovo regolamento, per il residuo periodo di vigenza della concessione. L'AdSP ha precisato, inoltre, che con delibere del Comitato di gestione dell'aprile 2022 sono stati determinati, in via definitiva, i canoni demaniali, per il complessivo periodo

2017-2020, delle concessioni di durata ultra-quadriennale rilasciate nel porto di Livorno, *ex art.* 18, comma 6, della legge n. 84 del 1994, mediante accordi sostitutivi di concessione demaniale. Al riguardo, l'Ente riferisce che per gli ulteriori provvedimenti gli *iter* per la determinazione dei canoni definitivi relativi alle concessioni oggetto delle precedenti delibere del Comitato di gestione sono stati tutti avviati e risultano attualmente in fase di definizione, con riferimento al periodo 2021-2024 (fatta eccezione per una concessione, scaduta il 31 dicembre 2019). La conclusione di tali procedimenti è prevista entro la fine del 2025.

Si precisa, inoltre, che in attesa della determinazione dei canoni definitivi, gli importi risultano essere stati accertati in forma di acconto, ai sensi dell'art. 44 del vigente regolamento dell'AdSP di settore, e integralmente versati dai concessionari.

Con riferimento alla gestione dei residui per canoni, nel 2023 sono stati riscossi 7,5 milioni dei 13,1 iniziali e restano da riscuotere circa 5 milioni, che si aggiungono ai quasi 8,2 milioni del 2022, per un totale di 13,2 milioni di residui totali.

L'incompleta riscossione in conto residui è stata attribuita dall'Ente alle rateizzazioni per importi di canone superiori a euro 40.000 annui, che risultano integralmente concluse ovvero in regolare corso di esecuzione, nel rispetto delle scadenze previste, con puntuale corresponsione delle singole rate e con adeguata copertura mediante garanzie fideiussorie depositate presso l'Amministrazione.

L'Ente riferisce che, in ragione dell'ordinato andamento dei pagamenti e della regolarità delle rateizzazioni concesse, non si è reso necessario attivare, analogamente a quanto avvenuto per l'anno 2022, alcuna procedura di recupero coattivo.

In dettaglio, per le posizioni ancora aperte alla data del 31 dicembre 2023, si rappresenta quanto segue:

- l'importo superiore a euro 560.000 è stato ricompreso nel provvedimento n. 21/2025, che ne ha autorizzato la compensazione, determinandone il completo soddisfacimento;
- oltre euro 1.100.000 risultano oggetto di una specifica rateizzazione autorizzata con nota prot. n. 61675/2022, attualmente in corso, le cui rate risultano ad oggi regolarmente corrisposte. Il residuo capitale, al 31 dicembre 2024, ammonta ad euro 529.740,39. Tale rateizzazione è stata approvata previo parere del Comitato di gestione (delibera n. 42/2022), riguarda un'area demaniale marittima destinata alla realizzazione e gestione di un impianto silos per rinfuse secche e risulta garantita da apposita polizza fideiussoria;

- un importo pari a circa euro 90.000, riferito ad un canone dell'anno 2019, è stato integralmente corrisposto dalla società concessionaria in data 18 maggio 2022, nell'ambito del conguaglio riferito al triennio 2017-2019;
- circa euro 2.500, riferiti ad un canone dell'anno 2022, sono stati ricompresi nel conguaglio 2020-2022, integralmente corrisposto dalla società concessionaria mediante rateizzazione conclusasi nel mese di febbraio 2024.

In particolare, per il porto di Piombino l'ammontare di canoni riscossi è risultato pari ad euro 3.063.867,72, corrispondente ad una percentuale del 95 per cento rispetto a quanto accertato per euro 3.239.265,38, e riguardante un'area demaniale marittima destinata alla realizzazione e gestione di un impianto silos per rinfuse secche.

Questa Sezione, in linea con quanto raccomandato nel tempo anche dal Collegio dei revisori, sollecita nuovamente l'Ente a procedere tempestivamente alla riscossione dei canoni insoluti, anche al fine di evitarne la prescrizione. L'Ente risulta infatti avere solo in parte superato le problematiche prospettate in relazione all'esercizio finanziario 2022, grazie ad iniziative e attività promosse dagli uffici della Direzione Demanio. Infatti, al 31 dicembre 2022, i residui attivi iscritti a bilancio relativi ai canoni demaniali ammontavano a 13,2 mln. Di questi, nel corso del 2023 sono stati incassati 7,5 mln, mentre 0,73 mln sono stati cancellati.

All'importo delle concessioni demaniali marittime deve aggiungersi quello relativo all'impiego temporaneo delle infrastrutture portuali (piazzali, banchine) ad uso pubblico. Entro questa specifica voce sono state accertate somme per euro 385.402,84, mentre le riscossioni operate nel corso del 2023 ammontano ad euro 384.638,78 e corrispondono ad una percentuale del 99 per cento degli accertamenti.

7.7 Traffico portuale

7.7.1 Traffico merci

Nella tabella che segue sono esposti i dati relativi al traffico merci complessivo registrato nei porti dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale nel 2023, messo a confronto con quello del 2022 e riguardante un'area demaniale marittima destinata alla realizzazione e gestione di un impianto silos per rinfuse secche.

Tabella 14 - Traffico merci complessivo dell'AdSP 2022-2023 (in tonnellate e teu)

Descrizione	2022	2023	Var. %
Merci solide	32.709.390	31.431.430	-4
Merci liquide	6.409.230	7.155.883	12
Totale merci (tonnellate)	39.118.620	38.587.313	-1
<i>Container (TUE)</i>	<i>751.872</i>	<i>669.483</i>	<i>-11</i>

Fonte: elaborazione Corte dei conti da dati AdSP

Il totale delle merci movimentate registra un decremento dell'1 per cento, passando da circa 39,1 a 38,5 milioni di tonnellate. Il decremento ha inciso solo sulle merci solide (-4 per cento), che sono la voce di traffico più consistente, mentre la voce relativa alle merci liquide cresce del 12 per cento. Anche il traffico dei *container*, già modesto, mostra un decremento dell'11 per cento.

Tabella 15 - Traffico merci complessivo disaggregato per i porti della AdSP (in tonn. e teu) (2022-2023)

2022	LIVORNO	PIOMBINO	Porti Elbani	TOTALE	% Var.
Merci solide	25.565.088	4.212.919	2.931.383	32.709.390	-3,5
Merci liquide	6.344.401	64.829	0	6.409.230	-13,5
Totale merci	31.909.489	4.277.748	2.931.383	39.118.620	-5,3
<i>Container (TUE)</i>	<i>751.811</i>	<i>61</i>		<i>751.872</i>	<i>-5,0</i>
2023	LIVORNO	PIOMBINO	Porti Elbani	TOTALE	% Var.
Merci solide	23.981.306	4.314.921	3.135.203	31.431.430	-3,9
Merci liquide	6.354.473	801.410	0	7.155.883	11,6
Totale merci	30.335.779	5.116.331	3.135.203	38.587.313	-1,4
<i>Container (TUE)</i>	<i>669.414</i>	<i>69</i>	<i>0</i>	<i>669.483</i>	<i>-11,0</i>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Il porto di Livorno ha registrato un decremento complessivo del traffico merci del 5 per cento rispetto al 2022, in parte compensato dall'incremento dei porti Elbani (+7 per cento) e dalla significativa crescita dei traffici nel porto di Piombino (+19,6 per cento).

7.7.2 Traffico passeggeri

Nella tabella successiva sono esposti i dati relativi ai passeggeri di linea e ai crocieristi relativi al 2023, raffrontati all'esercizio precedente.

Tabella 16 - Traffico passeggeri dell'AdSP (unità) (2022-2023)

Tipologia	LIVORNO		Var. %	PIOMBINO		Var. %	PORTI ELBANI		Var. %	TOTALE	TOTALE	Var. %
	2022	2023		2022	2023		2022	2023		2022	2023	23/22
P. di linea	2.811.322	3.060.797	8,9	3.167.093	3.347.404	5,7	3.025.076	3.151.065	4,2	9.003.491	9.559.266	6,2
Crocieristi	437.670	634.882	45,1	14.514	21.318	46,9	15.679	21.471	36,9	467.863	677.671	44,8
Totale	3.248.992	3.695.679	13,7	3.181.607	3.368.722	5,9	3.040.755	3.172.536	4,3	9.471.354	10.236.937	8,1

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il traffico dei passeggeri di linea registra complessivamente un incremento del 6,2 per cento e raggiunge 9,5 milioni di unità, rispetto ai 9 milioni del 2022. L'incremento maggiore (44,8 per cento) è stato registrato nel porto di Livorno, seguito da quello di Piombino (5,7 per cento) e dai porti Elbani (4,2 per cento), che peraltro raggiunge nel 2023 circa 3,1 milioni di unità.

Il traffico crocieristico registra un ulteriore incremento anche rispetto all'esercizio 2022, già in consistente ripresa, passando da 467.863 a 677.671 unità, pur rimanendo largamente al di sotto delle 888.346 unità raggiunte nel 2019.

8. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE

Non essendo ancora stato emanato il regolamento, previsto dall'art. 22, comma 4, del decreto legislativo n. 169 del 2016, il rendiconto 2023 è stato redatto in conformità al regolamento di amministrazione e contabilità dell'ex Autorità portuale di Livorno.

Con verbale n. 21 del 22 aprile 2024 il Collegio dei revisori dei conti ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio consuntivo 2023.

Rispetto al bilancio preventivo, approvato con delibera n. 49 del 31 ottobre 2022 del Comitato di gestione e dal Mims con provvedimento prot. n. 39753 del 20 dicembre 2022, sono intervenute le variazioni approvate con provvedimenti del Segretario generale n. 10 del 23 gennaio 2023, n. 44 del 6 marzo 2023 e n. 110 del 19 giugno 2023 nonché l'assestamento di bilancio approvato con delibera del Comitato di gestione n. 27 del 21 luglio 2023 e un'ulteriore variazione approvata dal Segretario generale con provvedimento n. 156 del 24 ottobre 2023.

Al documento contabile sono allegati i prospetti riepilogativi delle spese per missioni e programmi di cui al d.p.c.m. del 22 novembre 2014.

L'Ente ha elaborato l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti previsto dall'art. 41, c. 1, del decreto-legge n. 66 del 2014, allegando ai conti il prospetto ex art. 9 del d.p.c.m. 22 settembre 2014, da cui risulta che l'indice di tempestività per l'anno 2023 si è attestato a -4,63, in miglioramento rispetto al 2022, il cui indice denotava un ritardo nei pagamenti di 2,07 giorni. Al bilancio è allegato il piano di raccordo tra i capitoli di bilancio e le voci del nuovo piano dei conti integrato, di cui al d.p.r. n. 132 del 2013.

Il rendiconto 2023, deliberato dal Comitato di gestione il 24 aprile 2024, è stato approvato il 3 luglio 2024 dal Ministero vigilante, su conforme avviso del Mef.

8.1 Dati significativi della gestione

Si antepone per l'anno in esame all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, una tabella riepilogativa dei saldi contabili più significativi, come emergenti dal rendiconto esaminato.

Tabella 17 - Risultati della gestione dell'AdSP 2023

DESCRIZIONE	2022	2023	Var. %
Avanzo/disavanzo finanziario	21.655.088	-47.133.127	-318
saldo corrente	17.162.452	14.159.017	-18
saldo in c/capitale	4.492.636	-61.292.144	-1.464
Avanzo di amministrazione	148.807.841	98.927.947	-34
Avanzo economico	4.147.999	6.692.757	61
Patrimonio netto	208.506.421	215.199.177	3

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

La gestione di competenza mostra un significativo disavanzo di circa 47,1 milioni, determinato dalla sommatoria dei saldi delle poste correnti e di quelle in conto capitale, rispettivamente l'uno positivo e l'altro negativo.

Il risultato di amministrazione, pari a 98,9 milioni, diminuisce del 34 per cento rispetto all'esercizio precedente; il risultato economico si incrementa del 61 per cento, passando da 4,1 a 6,7 milioni. Il patrimonio netto cresce del 3 per cento, in misura pari all'avanzo economico, da 208,5 a 215,2 milioni. Nei paragrafi che seguono si dà conto degli andamenti gestionali sopra descritti.

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

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati risultanti dal rendiconto finanziario 2023, nonché le variazioni percentuali di ogni posta rispetto all'esercizio precedente.

Tabella 18 - Rendiconto finanziario (dati aggregati) dell'AdSP 2023

ENTRATE	2022	2023	Var. %
<u>Accertamenti</u>			
Correnti	44.979.433	48.104.470	6,9
In conto capitale	62.110.956	65.844.397	6,0
TOTALE	115.238.619	126.233.809	9,5
SPESE	2022	2023	Var. %
<u>Impegni</u>			
Correnti	27.816.981	33.945.453	22,0
In conto capitale	57.618.320	127.136.542	120,7
Partite di giro	8.148.230	12.284.942	50,8
TOTALE	93.583.531	173.366.937	85,3
Av/dis. di competenza	21.655.088	-47.133.128	-317,7

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Si rileva un consistente incremento sia delle entrate che delle uscite nel 2023, quest'ultimo dato

determinato dalla notevole crescita delle spese poste in conto capitale, legate agli impegni assunti nell'esercizio finanziario precedente per le opere infrastrutturali a valere sul Pnrr.

Per quanto riguarda le poste correnti, le entrate aumentano del 7 per cento circa, mentre le spese si incrementano del 22 per cento. Il risultato finanziario ammonta a circa -47,1 milioni, pari al -317,7 per cento rispetto al 2022.

Nella tabella che segue vengono analizzate, più in dettaglio, le entrate accertate e le spese impegnate nel 2023, poste a raffronto con l'esercizio precedente.

Tabella 19 - Rendiconto gestionale dell'AdSP 2023

ENTRATE	2022	2023	Var. %
	Accert.	Accert.	
ENTRATE CORRENTI			
Trasferimenti correnti			
da parte della Regione	9.516	0	-100
Entrate tributarie	23.235.266	26.873.103	15,7
Derivanti da vendita di beni e prest.di servizi	4.357.194	4.602.493	5,6
Redditi e proventi patrimoniali	16.334.925	15.646.176	-4,2
Poste correttive e comp.spese correnti	464.452	410.967	-11,5
Entrate non classificabili in altre voci	578.080	571.732	-1,1
TOTALE ENTRATE CORRENTI	44.979.433	48.104.471	6,9
ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
Riscossioni di crediti	19.556	0	-100
Trasferimenti dallo Stato	18.056.155	62.787.212	247,7
Trasferimenti dalla Regione	3.777.370	2.984.340	-21
Totale entrate da trasferimenti in conto capitale	21.853.081	65.771.552	201
Assunzione di mutui	40.118.080		-100
Assunzioni di altri debiti finanziari	139.795	72.845	-47,9
TOTALE ENTRATE IN C/ CAPITALE	62.110.956	65.844.397	6
PARTITE DI GIRO	8.148.230	12.284.942	50,8
TOTALE GENERALE ENTRATE	115.238.619	126.233.810	9,5

USCITE	2022	2023	Var. %
	Impegni	Impegni	
1.1-FUNZIONAMENTO			
Spese per gli organi dell'ente	344.340	349.808	1,6
Oneri per il personale in servizio	13.567.678	14.518.434	7
Spese per acquisto beni e servizi	2.292.611	2.044.976	-10,8
TOTALE	16.204.629	16.913.218	4,4
1.2-INTERVENTI DIVERSI			
Uscite per prestazioni istituzionali	7.634.629	9.162.530	20
Trasferimenti passivi	1.572.845	1.814.598	15,4
Oneri finanziari	135.352	26.706	-80,3
Oneri tributari	1.500.000	4.400.000	193,3
Poste correttive e comp. entrate correnti	35.782	59.943	67,5
Spese non classificabili in altre voci	733.744	1.568.459	113,8
TOTALE	11.612.352	17.032.236	46,7
TOTALE USCITE CORRENTI	27.816.981	33.945.454	22
2.1-Investimenti			
Acquisizioni beni di uso durev. ed opere portuali	51.578.211	119.852.796	132,4
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	558.426	1.166.534	108,9
Partecipazioni e acquisto di valori mobiliari	0	0	0
Concessione di crediti ed anticipazioni	19.556	0	-100
Indennità anzianità al personale cess. dal serv.	454.859	491.431	8
2.2-Oneri comuni			
Rimborsi di mutui	4.867.474	5.552.935	14,1
Estinzione debiti diversi	139.794	72.845	-47,9
TOTALE USCITE IN C/ CAPITALE	57.618.320	127.136.541	120,7
PARTITE DI GIRO	8.148.230	12.284.942	50,8
TOTALE GENERALE USCITE	93.583.531	173.366.937	85,3
AVANZO / DISAVANZO FINANZIARIO	-93.583.531	-47.133.127	-49,6

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Le entrate tributarie, che rappresentano la principale voce di entrata corrente, registrano un incremento del 15 per cento per cento e si attestano a 26,9 milioni: esse sono costituite in gran parte dalle tasse portuali sulle merci imbarcate e sbarcate (pari nel 2023 a 14,1 milioni) e dalle tasse di ancoraggio (pari nel 2023 a 12,2 milioni) dei porti di Livorno e Piombino, nonché, in misura residuale, dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali, *ex art. 16 l. n. 84 del 1994*, e per attività in porto, *ex art. 68 c.nav.*

Nel dettaglio, le entrate tributarie relative al 2023 presentano un aumento (per euro 3.629.350), dovuto in maniera rilevante all'entrata in funzione del rigassificatore nel porto di Piombino, rispetto all'anno precedente, allorquando erano complessivamente pari ad euro 23.235.266, per un valore finale complessivo di euro 26.370.150, con un aumento del 15,7 per cento.

La seconda voce di entrata per ammontare, costituita dai redditi e proventi patrimoniali, passa da 16,3 a 15,7 milioni, con un decremento del 4,2 per cento. In tale ambito, i canoni demaniali ammontano a 14,7 milioni, con un lieve decremento rispetto ai 15,3 milioni del 2022 (di cui 11,4 milioni relativi al porto di Livorno e 3,2 milioni al porto di Piombino).

Gli altri proventi patrimoniali si riferiscono all'utilizzo degli accosti pubblici (euro 385.403), a canoni di affitto di beni patrimoniali (euro 397.357), a entrate per interessi del conto di tesoreria presso la Banca d'Italia (euro 102) e a dividendi (euro 204.000).

Le entrate per vendita di beni e prestazioni di servizi ammontano a circa 4,6 milioni, con un incremento del 5,6 per cento rispetto al 2022 e sono costituite quasi interamente dai proventi per traffico passeggeri e automezzi e, in misura residuale, dal canone concessorio per il servizio di ritiro dei rifiuti dalle navi e dall'introito del servizio di manovra ferroviaria in ambito portuale.

Le entrate in conto capitale ammontano a 65,8 milioni, con un incremento del 6 per cento rispetto ai 62,1 milioni del 2022, determinato sostanzialmente da maggiori trasferimenti da parte dello Stato, che passano da 18,1 a 62,7 milioni (+247,7 per cento). I trasferimenti della Regione Toscana²⁰, invece, sono diminuiti a circa 2,9 milioni (-21 per cento).

I trasferimenti dallo Stato si riferiscono alla realizzazione di opere infrastrutturali, in particolare 51,4 milioni sono finanziamenti concessi con d.m. del 13 agosto 2021 e relativi al fondo complementare al Pnrr (Pnc), per la fornitura di energia elettrica alle navi da banchina

²⁰ I trasferimenti della Regione per 2,9 milioni, si riferiscono alle due rate semestrali di ammortamento del mutuo stipulato nel 2015 dall'*ex* Autorità portuale di Piombino, per la realizzazione di opere nell'ambito dell'Accordo di programma quadro, come previsto dalla legge regionale 22 luglio 2013, n. 39.

(cold ironing) nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio (cfr. par. 1.2).

Con riferimento agli accertamenti di entrata per assunzione di mutui, per l'esercizio 2023 non ci sono importi accertati, diversamente dall'esercizio finanziario precedente, il cui importo era pari a 40,1 milioni, di cui 5,4 milioni si riferivano al mutuo stipulato per il progetto Porto di Livorno, mentre 34,7 milioni costituivano la parte residua del mutuo con Cassa Depositi e Prestiti Spa, pari a 200 milioni complessivi, assistito da finanziamento della Regione Toscana, ex art. 34 della l.r. n. 86 del 2014 e destinato alla Darsena Europa.

Con riferimento alle spese correnti, pari complessivamente a 33,9 milioni, quelle di funzionamento ammontano a 16,9 milioni, con un incremento del 4,4 per cento rispetto al 2022, determinato, sostanzialmente, dalla crescita delle spese per il personale (+7 per cento).

Il costo degli organi comprende gli emolumenti attribuiti al Presidente dell'AdSP per 230.000 euro, i compensi per gettoni di presenza al Comitato di gestione (1.620 euro), i compensi al Collegio dei revisori (euro 55.600), le spese di trasferta del Presidente per euro 13.790 e gli oneri previdenziali e assistenziali agli organi per euro 48.799 (cfr. cap. 2, tab. 1).

Le spese di patrocinio legale dell'AdSP ammontano a 253.070 euro.

Come asseverato dal Collegio dei revisori dei conti, l'Autorità ha ottemperato alle norme di contenimento della spesa pubblica in materia di acquisti di beni e servizi (art. 1, comma 590 e ss. della legge n. 160 del 2019) e di gestione delle autovetture (art. 15, comma 1, del decreto-legge n. 66 del 2014).

Per quanto riguarda la spesa per beni e servizi, l'Ente ha provveduto a quantificare dette spese, quali risultanti dal piano dei conti integrato di cui al d.m. n. 132 del 2013, per circa 7,6 milioni, rientranti nel limite 2023 determinato appunto in 12,6 milioni, come da tabella allegata al rendiconto.

Il Collegio dei revisori ha dato atto, inoltre, che l'Ente, in applicazione delle citate norme, ha provveduto ad effettuare il versamento al bilancio dello Stato di un importo pari a quanto dovuto nel 2018, incrementato del 10 per cento, per complessivi euro 640.604, ai sensi dell'art. 1, c. 594, della l. n. 160 del 2019, oltre al versamento di euro 3.366 per esercizio di autovetture. Tra le spese per interventi diversi, ammontanti a 17 milioni (+46,7 per cento rispetto al 2022), la posta maggiore è costituita dalle spese per prestazioni istituzionali, ammontanti a 9,1 milioni (+20 per cento rispetto al 2022), dalla voce relativa agli oneri tributari, per un importo pari ad euro 4.400.000 (+193,3 per cento rispetto al 2022) e quella relativa alle spese non classificabili

in altre voci, che ammontano ad euro 1.568.459 (+113,8 per cento rispetto all'esercizio precedente). Tali spese sono comprensive degli interventi e dei lavori di ordinaria manutenzione eseguiti in ambito portuale per circa 1,7 milioni, dei costi relativi ai servizi di vigilanza degli accessi presso i varchi doganali pubblici dei porti di Livorno e di Piombino, per 4,3 milioni, delle spese per utenze, per euro 821.331, delle spese per la pulizia delle banchine e degli specchi acqueei, per euro 611.472, delle spese di accoglienza passeggeri ed automezzi, per euro 622.410 e di altre voci di spesa di minore importo.

La categoria relativa ai trasferimenti passivi ammonta a 1,8 milioni, con un incremento del 15,4 per cento rispetto agli 1,5 milioni del 2022; comprende 1,6 milioni di contributi concessi ai sensi dell'art. 199 del d.l. n. 34 del 2020, alle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84 del 1994 e al soggetto fornitore di lavoro portuale. La rimanente somma riguarda la partecipazione per euro 65.000 a progetti europei, nazionali e regionali, e per euro 114.854 a quote associative, tra cui l'importo principale è quello relativo ad Assoporti.

Gli oneri finanziari, per euro 26.706, comprendono per euro 11.504 le spese per il servizio di tesoreria tenuto dal Banco BPM per fidejussione relativa al Porto nuovo e Porto vecchio ed euro 15.203 per impegni a favore della banca per interessi su mutuo e per le commissioni per mancato utilizzo.

Le spese non classificabili in altre voci, cresciute del 113,8 per cento rispetto al 2022, comprendono euro 300.000 a titolo di accantonamento per l'entrata del bilancio dello Stato per il versamento delle risorse di cui al comma 3-septies del decreto-legge n. 228 del 30 dicembre 2021 per misure di incentivazione al pensionamento anticipato per i lavoratori dipendenti, euro 643.970 per il versamento al bilancio dello Stato, conseguenti ai tagli di spesa disposti dalle norme di contenimento della spesa pubblica di cui si è detto sopra.

Le poste correttive e compensative per euro 59.943, si riferiscono principalmente alla restituzione di somme indebitamente riscosse e al rimborso dei consumi energia elettrica (luglio 2018-aprile 2022) ad una scuola superiore.

In generale, sono registrati, in relazione all'esercizio 2023, aumenti in pressoché tutte le voci di spesa, con conseguente impatto sulla situazione finanziaria, che è in disavanzo, sebbene in presenza di un avanzo economico in aumento.

Le uscite in conto capitale ammontano a 121,5 milioni, con un incremento del 120,7 per cento rispetto al 2022. L'aumento è dovuto, sostanzialmente, agli impegni assunti nel corso del 2023

per la realizzazione di opere del Pnrr.

Nella nota integrativa è riportato l'elenco dettagliato di tali spese, con la fonte di finanziamento e l'importo impegnato nel bilancio 2023 e la differenza rispetto all'esercizio precedente.

Le opere finanziate dallo Stato ammontano a 82 milioni per opere da eseguirsi nei vari porti della circoscrizione portuale.

Le spese per interventi di manutenzione straordinaria descritti nel programma triennale delle opere pubbliche 2023-2025 e nel relativo elenco annuale ammontano a circa 2,7 milioni.

Gli interventi finanziati con entrate proprie ammontano a circa 14,6 milioni e sono anch'essi elencati in nota integrativa.

L'importo di 18 milioni finanziati attraverso il mutuo contratto con la Banca europea degli investimenti (Bei), si riferisce per 13,4 milioni ai lavori di resecazione del canale di accesso del porto di Livorno presso la Torre del Marzocco e per 4,7 milioni ai lavori di raddoppio di un magazzino di cellulosa.

L'importo di 1,1 milioni si riferisce all'implementazione di misure e apparecchi per la sicurezza in ambito portuale.

L'indennità di anzianità erogata al personale cessato dal servizio, pari ad euro 491.431 (+8 per cento rispetto al 2022), si riferisce al Tfr erogato nell'anno, ad anticipazioni concesse a termini di legge, nonché all'imposta sostitutiva e ai versamenti ai fondi previdenziali.

La categoria di spesa "rimborso di mutui," incrementata del 14,1 per cento rispetto all'esercizio precedente, si riferisce per euro 2.568.596 al rimborso di 2 rate in conto capitale, relative all'utilizzazione nel 2017 della prima quota di 10 milioni del mutuo sottoscritto con la BEI, e, per circa 3 milioni, alle quote di ammortamento del mutuo stipulato con la Cassa Depositi e Prestiti²¹, assistito sia da garanzia che da contributo della Regione Toscana.

8.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui

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

²¹ Le predette rate sono correlate al mutuo stipulato in data 21 aprile 2015 dall'Autorità portuale di Piombino per la realizzazione di opere previste dall'Accordo di programma quadro, previsto dalla legge regionale 22 luglio 2013, n. 39, e le cui rate di ammortamento sono finanziate da contributo della medesima Regione (ammortamento semestrale pari a euro 1.492.170).

Tabella 20 - Situazione amministrativa dell'AdSP 2023

	2022		2023	
		Totale		Totale
CONSISTENZA CASSA INIZIO ESERCIZIO		227.006.847		245.747.512
RISCOSSIONI				
In c/competenza	69.403.818		78.978.731	
In c/ residui	9.523.376	78.927.194	22.207.047	101.185.778
PAGAMENTI				
In c/competenza	34.413.876		44.659.128	
In c/ residui	25.772.653	60.186.529	38.271.385	82.930.513
CONSISTENZA CASSA FINE ESERCIZIO		245.747.512		264.002.776
RESIDUI ATTIVI				
Degli esercizi precedenti	473.129.742		493.185.675	
Dell'esercizio	45.834.801	518.964.543	47.255.078	540.440.753
RESIDUI PASSIVI				
Degli esercizi precedenti	556.734.559		576.807.774	
Dell'esercizio	59.169.655	615.904.214	128.707.808	705.515.582
AVANZO D'AMMINISTRAZIONE		148.807.841		98.927.947
Parte vincolata:	2022	2023		
contributi a destinazione vincolata	4.384.481	4.384.481		
Fondo rischi ed oneri, ammortamenti	12.691.988	13.701.915		
Accantonamento per Darsena Toscana	40.000.000			
Fondo garanzia debiti commerciali	71.462			
Acc. per aumento prezzi infr.da risp. q.ec.	5.735.932	5.735.932		
Totale parte vincolata	62.883.863	23.822.328		
Parte util. nel bil.prev. per l'anno successivo a cop. del disavanzo:	73.681.268	62.761.549		
Parte disponibile:	12.242.709,49	12.344.070		

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

L'avanzo di amministrazione ammonta a 98,9 milioni rispetto ai 148,8 milioni del 2022; esso è stato determinato dalla differenza tra il volume complessivo dei residui attivi, pari a circa 540 milioni, sommato al fondo cassa di 264 milioni ed il volume dei residui passivi, pari a 705,5 milioni.

Nella parte vincolata, pari a circa 23,8 milioni, sono maggiormente evidenziati il fondo rischi ed oneri (per 13,7 milioni).

La parte disponibile dell'avanzo di amministrazione ammonta a 12,3 milioni, in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente.

Tabella 21 - Analisi dei titoli dei residui dell'AdSP 2023

RESIDUI ATTIVI	CORRENTI	C/CAPIT.	P. DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2022	17.577.140	458.548.687	12.071.176	488.197.003
riscossioni nell'anno	5.239.603	1.987.241	2.296.532	9.523.376
variazioni	-482.069	-5.061.815	0	-5.543.884
rimasti da riscuotere	11.855.468	451.499.631	9.774.644	473.129.743
residui dell'esercizio	7.128.440	37.081.726	1.624.635	45.834.801
totale residui al 31/12/2022	18.983.908	488.581.357	11.399.279	518.964.544
Residui all'1/1/2023	18.983.908	488.581.357	11.399.279	518.964.544
riscossioni nell'anno	10.434.867	9.610.051	2.162.129	22.207.047
variazioni	-1.019.487	-1.780.817	-771.518	-3.571.822
rimasti da riscuotere	7.529.554	477.190.489	8.465.632	493.185.675
residui dell'esercizio	7.273.956	36.701.662	3.279.460	47.255.078
totale residui al 31/12/2023	14.803.510	513.892.151	11.745.092	540.440.753
RESIDUI PASSIVI	CORRENTI	C/CAPIT.	P. DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2022	9.326.939	574.293.413	5.993.014	589.613.366
pagamenti nell'anno	5.548.263	18.823.274	1.401.117	25.772.654
variazioni	-109.353	-6.996.800	0	-7.106.153
rimasti da pagare	3.669.323	548.473.339	4.591.897	556.734.559
residui dell'esercizio	7.242.292	50.207.887	1.719.476	59.169.655
totale residui al 31/12/2022	10.911.615	598.681.226	6.311.373	615.904.214
Residui all'1/1/2023	10.911.615	598.681.226	6.311.373	615.904.214
pagamenti nell'anno	6.143.061	30.273.087	1.855.236	38.271.385
variazioni	-167.690	-355.000	-302.366	-825.056
rimasti da pagare	4.600.864	568.053.139	4.153.771	576.807.774
residui dell'esercizio	8.525.585	118.048.145	2.134.078	128.707.808
totale residui al 31/12/2023	13.126.449	686.101.284	6.287.849	705.515.582

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il totale dei residui attivi e passivi del 2023 risulta ulteriormente incrementato rispetto al 2022, a causa del basso tasso di smaltimento degli stessi, specialmente in conto capitale. Nel dettaglio, l'incremento dei residui attivi e passivi risulta essere imputabile, in via principale, all'ottenimento dei finanziamenti relativi all'esercizio 2023, connessi alla realizzazione delle opere del Pnrr, con conseguente assunzione di impegni di spesa. Nei precedenti referti questa Sezione aveva già stigmatizzato come l'iscrizione nella competenza dell'esercizio dei finanziamenti relativi alle opere infrastrutturali, accertati e impegnati per l'intero ammontare, avesse dato luogo alla formazione di un'ingente mole di residui attivi e passivi impropri.

Sul punto, si segnala nuovamente la necessità di applicare correttamente il criterio di imputazione delle somme ricevute in entrata ed il principio della competenza finanziaria, procedendo ad ascriverle agli esercizi finanziari in relazione alle obbligazioni che siano giuridicamente perfezionate come attive o passive (accertamenti e impegni; artt. 26 e 31 del d.p.r. n. 97 del 2003), onde scongiurare che se ne fornisca una rappresentazione irregolare. Parimenti, questa Sezione, nel rilevare come gran parte dei residui, sia attivi che passivi, risulti

in conto capitale e, quindi, sia relativa a spese per investimenti, raccomanda all'Autorità di monitorare il puntuale e tempestivo utilizzo delle risorse incamerate per investimenti in coerenza con i cronoprogrammi e la pianificazione approvata.

Diversamente, i residui attivi di parte corrente risultano diminuiti rispetto al 2022 e sono pari a circa 14,8 milioni, denotando un certo miglioramento nella capacità di riscossione dell'Ente, pur permanendone un consistente ammontare.

I residui attivi correnti dell'esercizio pari a circa 7,2 milioni, si riferiscono per le voci principali ai redditi e ai proventi patrimoniali (per 4,1 milioni) e alle entrate tributarie (circa 3 milioni).

Nel corso della gestione 2023 si è proceduto alla cancellazione di residui attivi per circa 3,6 milioni e di residui passivi per euro 825.056. Il Collegio dei revisori non ha, al riguardo, formulato particolari osservazioni, raccomandando comunque un costante monitoraggio dei residui e l'attenta verifica di ciascuna partita creditoria e debitoria, al fine di fornire sempre una rappresentazione veritiera e corretta dell'avanzo di amministrazione. Per le partite creditorie molto risalenti nel tempo, il Collegio ha chiesto all'AdSP di procedere agli opportuni approfondimenti giuridici atti a supportare il loro mantenimento in bilancio o, in alternativa, di procedere alla loro eliminazione dalle scritture contabili.

In tale contesto, particolare attenzione merita l'eventuale cancellazione di crediti per i quali sia maturata la prescrizione.

8.4 Il conto economico

Nella tabella che segue vengono esposti i dati del conto economico relativi all'esercizio 2023, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 22 - Conto economico dell'AdSP 2023

	2022	2023	Var. %
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
Proventi e corrisp. per la prod. prestaz. e servizi	44.055.021	47.299.641	7,4
Altri ricavi e proventi	914.896	804.727	-12
Contributi di competenza dell'esercizio	800.931	621.855	-22,4
Totale valore della produzione	45.770.848	48.726.223	6,5
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, di consumo e di merci	57.583	60.831	5,6
Per servizi	12.029.128	13.980.874	16,2
Per il personale	14.304.179	15.254.759	6,6
Ammortamenti e svalutazioni	9.369.380	6.670.840	-28,8
Accantonamenti per rischi	1.644.959	1.009.926	-38,6
oneri diversi di gestione	769.170	1.174.160	52,7
Totale costi della produzione	38.174.399	38.151.390	-0,1
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	7.596.449	10.574.833	39,2
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Proventi diversi dai precedenti		102	100
Interessi e altri oneri finanziari	135.516	26.706	-80,3
Totale proventi ed oneri	-135.516	-26.604	-80,4
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	0	0	0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
Proventi, con separ. indic. delle plusvalenze da alienaz.	0	0	0
Oneri, con separ. indic. delle plusvalenze da alienaz.	0	0	0
Soprav. attive e insuss. passive deriv. dalla gest. residui	109.353	470.056	329,9
Sopravv. pass. e insuss. attive deriv. dalla gest. residui	482.069	1.791.005	271,5
Totale delle partite straordinarie	-372.716	-1.320.949	254,4
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	7.088.217	9.227.279	30,2
Imposte sul reddito dell'esercizio	2.940.218	2.534.523	-13,8
Avanzo/disav. economico	4.147.999	6.692.756	61,3

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il conto economico evidenzia un avanzo di 6,7 milioni, in aumento rispetto ai 4,1 milioni del 2022.

L'avanzo è stato determinato dal saldo positivo tra valore e costi della produzione, pari a 10,6 milioni, a fronte dei saldi negativi delle partite finanziarie e straordinarie. Le imposte d'esercizio sono diminuite del 13,8 per cento.

Tra le voci che compongono il valore della produzione, la posta più elevata è costituita dai ricavi per prestazioni di servizi, ammontanti nel 2023 a circa 47,3 milioni, con un incremento del 7,4 per cento rispetto al 2022. I contributi da parte dello Stato, per euro 621.855, si riferiscono all'utilizzo del fondo perequativo e del fondo Iva per l'adeguamento dei porti, di cui all'art. 18-bis della legge n. 84 del 1994.

Il valore della produzione ammonta a 48,7 milioni, con un incremento del 6,5 per cento rispetto al 2022.

Diversamente, i costi della produzione, pari a 38,1 milioni, subiscono una lieve

diminuzione dello 0,1 per cento rispetto al 2022. Risultano incrementati il costo del personale (+6,6 per cento) che raggiunge i 15,2 milioni, i costi per i servizi (+16,2 per cento) che si attestano a circa 14 milioni e gli oneri diversi di gestione (+52,7 per cento), che ammontano ad 1,1 milioni.

A seguito di richiesta istruttoria in merito alla composizione della voce “costi per servizi” e alle motivazioni dell’incremento registrato in sede di rendiconto, l’Ente ha fornito i seguenti elementi di dettaglio, riferiti alle principali variazioni:

- vigilanza varchi portuali: l’incremento, pari ad euro 785.907,70, sarebbe riconducibile all’aumento del costo del personale derivante dal rinnovo del Ccnl, nonché al nuovo contratto di servizio con la società *in house* per il porto di Piombino, che, oltre a recepire gli effetti contrattuali, prevede l’estensione dei servizi a nuove aree portuali e l’intensificazione dei controlli in prossimità dell’impianto di rigassificazione;
- manutenzione ordinaria spazi comuni portuali: l’incremento di euro 294.097,23, sarebbe imputabile a maggiori prestazioni da parte di terzi per attività di manutenzione su torri faro, impianti elettrici, parabordi e pavimentazioni;
- gestione accoglienza passeggeri e automezzi: l’incremento, pari ad euro 328.791,40, sarebbe determinato dal maggior ricorso a prestazioni esterne e dall’attivazione di un presidio per la gestione delle emergenze nella Darsena Toscana del porto di Livorno;
- pulizia banchine e specchi acquei portuali: l’incremento di euro 118.903,63 sarebbe riferito a interventi straordinari per rimozione e smaltimento di mezzi abbandonati e rifiuti, inclusi quelli generati da un evento incendiario;
- spese promozionali e di propaganda: l’incremento di euro 118.863,47 sarebbe dovuto all’acquisizione di un servizio di analisi dei flussi marittimi nazionali e internazionali riferiti al porto di Livorno e alla partecipazione a un numero più ampio di iniziative promozionali.

Sul punto, si segnala all’Autorità di monitorare con attenzione i costi per i servizi, verificando che siano proporzionati alle effettive esigenze operative e di programmazione, oltre che coerenti con gli scopi istituzionali cui l’Autorità è preposta.

Nel 2023 risultano accantonamenti per rischi da contenziosi per 1,1 milioni.

Tra gli oneri diversi di gestione, pari a 1,1 milioni, sono contabilizzate le somme da versare al bilancio dello Stato, per effetto delle norme di contenimento della spesa pubblica.

Le imposte sul reddito d'esercizio ammontano a 2,5 milioni, di cui oltre 1,6 milioni relative all'Ires.

8.5 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale riclassificato dell'esercizio 2023, raffrontato con i dati riclassificati dell'esercizio 2022.

Tabella 23 - Stato patrimoniale dell'AdSP (2023)

ATTIVO	2022	2023	Var. %
IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali			
Diritti di brevetto industriale	752.251	1.143.015	51,9
Immobil. in corso e acconti	620.650.505	735.205.847	18,5
Manut.straord.e migliorie su beni di terzi	39.972.980	38.239.052	-4,3
altre	4.856.513	5.368.176	10,5
Totale	666.232.249	779.956.090	17,1
Immobilizzazioni materiali			
Terreni e fabbricati	7.807.744	7.799.473	-0,1
Impianti e macchinari	178.948	38.828	-78,3
Immobilizzazioni in corso e acconti	433.203	957.631	121,1
altri beni	141.777	35.388	-75
Totale	8.561.672	8.831.320	3,1
Immobilizzazioni finanziarie			
Partecipazioni			
imprese controllate	821.800	821.800	0
imprese collegate	8.977.211	8.977.211	0
altre imprese	1.146.884	1.146.884	0
Crediti per immobil.finanz.	1.031.285	1.104.650	7,1
Totale	11.977.180	12.050.545	0,6
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	686.771.101	800.837.955	16,6
ATTIVO CIRCOLANTE			
Rimanenze			
Crediti			
Crediti verso lo Stato e altri sog. pubblici	290.222.829	316.541.957	9,1
Crediti verso utenti, clienti, ecc.	16.666.965	11.459.027	-31,2
Crediti verso altri	212.074.749	212.439.768	0,2
Totale	518.964.543	540.440.752	4,1
Disponibilità liquide	245.747.512	264.002.776	7,4
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	764.712.055	804.443.528	5,2
RATEI E RISCONTI	43.317	44.881	3,6
TOTALE ATTIVITÀ	1.451.526.473	1.605.326.364	10,6

PASSIVO	2022	2023	Var. %
PATRIMONIO NETTO			
Fondo di dotazione	2.583.914	2.583.914	0
Contributi a fondo perduto	11.370.315	11.370.315	0
Altre riserve distintamente indicate	129.961.397	0	-100
Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	60.442.796	194.552.192	221,9
Avanzo (disavanzo) economico d'esercizio	4.147.999	6.692.757	61,3
TOTALE PATRIMONIO NETTO	208.506.421	215.199.178	3,2
CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE			
Per contributi a destinazione vincolata	575.401.918	635.786.459	10,5
FONDO PER RISCHI ED ONERI	13.156.800	14.166.726	7,7
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	4.761.321	5.080.602	6,7
DEBITI			
verso le banche	32.146.416	29.577.820	-8
debiti verso fornitori	601.894.074	690.407.924	14,7
debiti tributari	2.529.768	1.397.020	-44,8
debiti verso istit. di previd.e sicurezza sociale	1.240.792	1.628.295	31,2
debiti diversi	8.453.207	7.795.703	-7,8
TOTALE DEBITI	646.264.257	730.806.762	13,1
RATEI E RISCONTI	3.435.756	4.286.641	24,8
TOTALE PASSIVITÀ E NETTO	1.451.526.473	1.605.326.368	10,6
Conti d'ordine			
acquisto di beni con finanziamenti pubblici	215.321.696	215.321.696	0
garanzie personali	32.697.426	32.697.426	0

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il valore del patrimonio netto ammonta a 215,1 milioni, con un incremento del 3,2 per cento rispetto al 2022, in misura pari all'avanzo economico dell'esercizio.

Le immobilizzazioni immateriali ammontano a circa 780 milioni e si riferiscono per 735,2 milioni alla realizzazione di infrastrutture portuali finanziate con entrate proprie e dello Stato. Queste ultime ammontano nell'esercizio in esame a 8,8 milioni e comprendono, tra gli altri, terreni e fabbricati per 7,8 milioni, tra cui Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di sistema ed altri fabbricati in ambito portuale, acquistati con i fondi della ex Azienda dei mezzi meccanici. Le immobilizzazioni finanziarie (pari a euro 12.050.545) sono costituite da partecipazioni in imprese controllate, collegate ed altre imprese e dai crediti per immobilizzazioni finanziarie, tra cui la rivalutazione del fondo Tfr depositato presso l'Inps, a carico dell'Istituto; il valore delle quote di partecipazione nelle predette società, rimasto invariato, è iscritto in bilancio al valore di acquisto. Di esse si tratterà più ampiamente nel paragrafo seguente dedicato alle partecipazioni detenute dall'AdSP.

Per quanto riguarda l'attivo circolante, i crediti ammontano al considerevole importo di circa 540,4 milioni, con un incremento del 4,1 per cento rispetto al 2022, di cui la posta più consistente è costituita dai crediti verso lo Stato, pari a 316,5 milioni e dai crediti verso altri, pari a 212,4 milioni. Nella nota integrativa è riportato l'elenco dettagliato dei crediti di importo più elevato, costituiti essenzialmente dai finanziamenti del Mims e di Cassa depositi e prestiti Spa relativi alla Darsena Europa e da quelli del Mims e della Regione Toscana finalizzati al rilancio del porto di Piombino.

Le disponibilità liquide, costituite dai depositi bancari e postali, ammontano a 264 milioni, con un incremento del 7,4 per cento rispetto ai 245,7 milioni del 2022.

Quanto alla voce "Garanzie personali", pari ad euro 32.697.426 e di importo identico all'esercizio precedente, ad esito di specifica richiesta istruttoria sul punto, l'Ente ha precisato che si tratterebbe, quanto alla somma di euro 15.310.914,08, di *"fidejussioni/polizze assicurative prestate nel tempo da terzi a garanzia del pagamento di canoni demaniali marittimi per concessioni rilasciate dall'Ente"*, mentre per la somma di euro 17.386.511,60, di *"fideiussioni/polizze accese nel tempo dall'Ente in relazione ad obblighi collegati ai finanziamenti o protocolli di intesa con altre Amministrazioni per l'esecuzione dei lavori di costruzione di opere di grande infrastrutturazione all'interno del porto di Livorno"*: l'Autorità precisa di utilizzare l'esposizione nei conti d'ordine al solo fine di una rappresentazione contabile, mediante esposizione debitoria dello stesso importo in dare e in avere che non inciderebbe sul risultato della situazione patrimoniale. Questa Sezione ritiene il chiarimento non sufficiente a superare l'emersa criticità in quanto le diverse voci, rilette alla luce dei chiarimenti forniti, sembrerebbero descrivere fenomeni patrimoniali diversi, se non opposti, nell'un caso di prestazione di garanzie a favore dell'Ente (con putativo effetto patrimoniale e finanziario positivo per l'Autorità), dall'altro, invece, di garanzie prestate per potenziali esborsi che graverebbero sull'Ente stesso: si invita, pertanto, l'Ente a volere radicalmente riconsiderare tale voce, indipendentemente dall'assenza di effetti sulla contabilità, fornendone una esposizione chiara e coerente con la distinzione del titolo generatore e, soprattutto, degli effetti, positivi o negativi, sullo stato patrimoniale.

Con riferimento alle poste del passivo, si evidenzia il significativo incremento della voce "Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo", che passa da euro 60.442.798 del 2022 ad euro 194.552.192 nel 2023, pari al 221,9 per cento. Al riguardo, l'Ente espone in nota integrativa che tale operazione è stata effettuata in applicazione di quanto indicato dal Mit, con nota prot. n.

32992 del 27 ottobre 2023 (che farebbe, a sua volta, riferimento ad argomenti già espressi da questa Sezione, ovvero che l'utile dell'esercizio, in assenza di specifica destinazione da parte del Comitato di gestione, avrebbe dovuto essere contabilizzato tra gli avanzi economici portati a nuovo e non tra le riserve distintamente indicate): in tale voce, precisa l'Ente, sono state assommate le *"altre riserve distintamente indicate"*, in effetti azzerate nell'esercizio in esame, e l'avanzo economico dell'esercizio 2022, cui non era stata impressa una specifica destinazione da parte del Comitato di gestione.

Inoltre, nella voce "contributi in conto capitale," per circa 635,8 milioni, sono stati contabilizzati i finanziamenti dello Stato, vincolati a specifiche opere infrastrutturali per circa 334 milioni e della Regione Toscana per 200,7 milioni.

Il fondo rischi ed oneri ammonta a 14,1 milioni, con un incremento pari al 7,7 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Il fondo Tfr passa da circa 4,8 a 5,1 milioni ed è costituito dall'accantonamento maturato dai dipendenti sulla base delle retribuzioni imponibili, in conformità della legge nonché dei vigenti contratti di lavoro. Nel fondo sono inclusi gli importi maturati e trasferiti al fondo di tesoreria appositamente istituito presso l'Inps. Il fondo risulta incrementato a fine esercizio della quota di adeguamento risultante dal conto economico e della rivalutazione del fondo predetto e diminuito delle somme versate ai dipendenti in quiescenza e delle anticipazioni sul Tfr, delle imposte e dello smobilizzo di somme in favore dei fondi negoziali di previdenza complementare.

I debiti passano da circa 646,3 a 730,8 milioni: la voce principale è costituita dai debiti verso fornitori, essenzialmente per acquisizione di beni patrimoniali, dettagliati in nota integrativa e ammontanti a 690,4 milioni.

Con riferimento alla riconciliazione tra i debiti e i residui passivi, in nota integrativa l'AdSP precisa che nella voce debiti sono riportati alcuni importi non presenti nei residui passivi del rendiconto finanziario (e precisamente euro 29.577.820 per debiti verso banche, mentre l'importo di 4,3 milioni riportato tra i residui passivi, nello stato patrimoniale è stato contabilizzato tra i ratei passivi).

A seguito di specifica richiesta istruttoria sul punto, l'Ente ha precisato, quanto all'importo collocato tra i residui passivi nel rendiconto finanziario e tra i ratei passivi nello stato patrimoniale, che alcuni impegni assunti a fine esercizio, in forza di apposito provvedimento

segretariale e relativi a oneri diretti (tredicesima, quattordicesima e premi di risultato) e riflessi (oneri previdenziali), pur figurando come residui passivi nel rendiconto finanziario, sono stati iscritti nella voce F dello stato patrimoniale tra i ratei passivi. Ciò in ragione del fatto che si tratterebbe di costi di competenza dell'esercizio con manifestazione finanziaria nell'esercizio successivo.

Con riferimento, invece, ai debiti verso banche, non presenti nel rendiconto finanziario, in riscontro a richiesta istruttoria, l'Ente ha inteso precisare come essi rappresentino una quota residua dei mutui ancora da ammortizzare e che, in assenza di una specifica voce nello schema di bilancio ministeriale allegato al regolamento di amministrazione e contabilità, tali debiti sono stati iscritti tra le passività alla voce E "debiti verso banche". Questa Sezione osserva, però, come l'argomento esposto non chiarisca né superi la criticità emergente dalla lettura della nota integrativa: se può, in via generale, ipotizzarsi che un debito generato da contrazione di mutuo non trovi sempre corrispondente manifestazione nel rendiconto finanziario (ad esempio perché nell'esercizio di riferimento non ha generato movimentazione di liquidità), trattandosi di debiti da mutui residuati, non appare comprensibile come possa mancare nel bilancio dell'Ente una corrispondente manifestazione del piano di ammortamento originario. Questa Sezione invita, conseguentemente, l'Autorità a volere correttamente precisare e qualificare la relativa esposizione debitoria, avendo cura di precisare sia gli impatti sullo stato patrimoniale, sia le implicazioni finanziarie che, trattandosi di contratti di mutuo, non possono prescindere anche da una chiara manifestazione del piano di ammortamento.

8.6 Partecipazioni societarie

L'AdSP è subentrata alle *ex* Autorità portuali di Livorno e Piombino nelle quote di partecipazione delle società detenute dalle stesse.

L'*ex* Autorità portuale di Piombino era socio unico della società a responsabilità limitata *Port Security* Piombino, costituita con delibera del Comitato portuale del 12 febbraio 2010, avente ad oggetto sociale l'esercizio esclusivo del servizio di vigilanza nei porti di competenza territoriale dell'Autorità stessa.

L'*ex* Autorità portuale di Livorno, invece, deteneva partecipazioni dirette in 5 società.

Tutte le partecipazioni in argomento erano valorizzate nello stato patrimoniale della AdSP secondo il criterio del costo (ovvero, al valore nominale), ad eccezione di quella in Alp Srl che

era stata acquisita ad un valore simbolico²².

Nell'arco temporale 2017-2023, l'AdSP ha adottato (e trasmesso a questa Corte e ai Ministeri vigilanti) i provvedimenti connessi agli adempimenti obbligatori di cui agli artt. 20 e 24 del d.lgs. n. 175 del 2016, e che risultano essere stati pubblicati sul sito istituzionale dell'Autorità. In dettaglio, la revisione straordinaria delle partecipazioni ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. n. 175 del 2016 è stata adottata con decisione presidenziale n. 124 del 27 settembre 2017²³.

Negli anni successivi, l'Autorità ha adottato, ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016, gli atti di revisione delle partecipazioni possedute, sintetizzati nel prospetto che segue:

Tabella 24 - Provvedimenti di revisione periodica delle partecipazioni - (2017-2022)

- Revisione periodica delle partecipazioni al 31 dicembre 2017	- Provvedimento presidenziale n. 317/18 del 20 dicembre 2018
- Revisione periodica delle partecipazioni al 31 dicembre 2018	- Provvedimento presidenziale n. 163/19 del 27 dicembre 2019
- Revisione periodica delle società partecipate al 31 dicembre 2019	- Provvedimento presidenziale n. 159/20 del dicembre 2020
- Revisione periodica delle società partecipate al 31 dicembre 2020	- Provvedimento presidenziale n. 194/21 del dicembre 2021
- Revisione periodica delle società partecipate al 31 dicembre 2021	- Provvedimento presidenziale n. 205/22 del dicembre 2022
- Revisione periodica delle società partecipate al 31 dicembre 2022	- Provvedimento presidenziale n. 192/2023 del dicembre 2023
- Revisione periodica delle società partecipate al 31 dicembre 2023	- Provvedimento presidenziale n. 231/2024 del dicembre 2024

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

In esito a tali provvedimenti, la situazione delle partecipazioni detenute dall'AdSP risulta la seguente:

²² Con delibera in data 26 novembre 2014, il Comitato portuale, preso atto della situazione di grave difficoltà delle società Alp Srl, soggetto legittimato alla fornitura di lavoro temporaneo nel porto ai sensi dell'art. 17 della l. n. 84 del 1994, aveva dato mandato al Presidente dell'Autorità portuale di acquisire il 49 per cento del capitale sociale di detta società, con impegno finanziario simbolico (1 euro), al fine di svolgere, per un periodo temporale sufficiente a sollecitare l'ingresso di nuovi soci, funzioni di garanzia e supervisione relativamente al buon andamento della società e riequilibrare in tempi contenuti il mercato del lavoro nel porto di Livorno.

²³ In tale documento, si dava conto della procedura di cessione (all'epoca in corso) della società Porto di Livorno 2000 Srl, e di quella di liquidazione, ormai in fase conclusiva, della società Crociere e Turismo Srl, indirettamente controllata (al 17,75 per cento) tramite la società Porto di Livorno 2000. Veniva prevista inoltre la graduale riduzione (entro un biennio) della quota detenuta nella Alp Srl (Agenzia per il lavoro in porto). Era stabilito, infine, il mantenimento della partecipazione dell'ex Autorità portuale nella società Port Security Piombino Srl, che, come detto, svolgeva attività connesse alla sicurezza nell'ambito della circoscrizione portuale di Piombino. Per tutte le predette società, l'AdSP ha ritenuto sussistessero i requisiti per il mantenimento ed è stata approvata, come previsto dall'art. 11 del citato decreto legislativo n. 175 del 2016, la nomina di un amministratore unico, in luogo del Cda di tre membri. Analoga misura non è stata adottata, invece, per la società "Porto di Livorno 2000", per la quale, nel luglio 2018, è stata portata a termine la procedura concorsuale di parziale cessione delle quote, con l'aggiudicazione definitiva ad un R.T.I., per un importo di euro 10.741.170. Alla sottoscrizione dell'atto di cessione delle quote (avvenuto il 2 maggio 2019) è stata corrisposta all'AdSP la somma di euro 8.980.269, relativa al 55,18 per cento del capitale sociale della predetta società; in esito a ciò, la partecipazione della AdSP nella Porto di Livorno 2000 si è ridotta al 17 per cento.

Tabella 25 - Società partecipate dell'AdSP - (2022-2023)

SOCIETÀ	2022		2023	
	Valore partecipazione	% sul cap. sociale	Valore partecipazione	% sul cap. sociale
Port Security Piombino Srl	100.000	100	100.000	100
Interporto Toscano "A. Vespucci" Spa	8.819.042	30,28	8.819.042	30,28
Porto di Livorno 2000 Srl	1.146.884	17	1.146.884	17
Porto Immobiliare Srl	721.800	72,18	721.800	72,18
Provincia di Livorno Sviluppo Srl	158.169	30	158.169	30
ALP Srl	0	3	0	2,84
Totale	10.945.895		10.945.895	

Fonte: nota integrativa

L'AdSP ha riconosciuto per tutte le società partecipate la sussistenza dei requisiti di mantenimento previsti dal Tusp, non emergendo, secondo l'Ente, necessità di adottare misure di razionalizzazione, né motivazioni di carattere strategico e/o normativo che imponessero dismissioni.

Per quanto specificatamente riguarda la società Alp Srl, l'Autorità ha ritenuto di non dismettere la partecipazione, ancorché ridottasi al 2,84 per cento, a causa della riduzione del capitale sociale per perdite e successiva ricapitalizzazione non sostenuta dall'AdSP. Sebbene la società abbia registrato una perdita in quattro degli ultimi cinque esercizi, integrando la situazione prevista dall'art. 20, comma 2, lett. e) del d.lgs. n. 175 del 2016, l'AdSP ha ritenuto che, in considerazione della quota di partecipazione irrisoria detenuta dall'Ente, pari al 2,84 per cento del capitale sociale, non vi sia la necessità di adottare alcuna iniziativa, stante l'assenza di versamenti da parte dell'Ente a copertura delle perdite e in ragione della necessità di continuare ad esercitare una funzione di garanzia e supporto alla società e di vigilanza sul settore della fornitura di lavoro temporaneo.

I risultati negativi registrati sino al 2017 (-29.405 euro) hanno trovato copertura nelle riserve di capitale e di utili iscritti in bilancio, mentre con riferimento alla copertura della perdita registrata nel 2018 (-196.017 euro), nel mese di marzo 2019 i soci hanno deliberato una riduzione del capitale sociale con contestuale aumento dello stesso. L'AdSP non ha esercitato il diritto di opzione per la sottoscrizione dell'aumento di capitale, in linea con l'indirizzo adottato in sede di acquisto della partecipazione nel 2014 (avvenuto senza impiego di risorse finanziarie), pertanto la quota di competenza dell'Amministrazione è passata dal 49 al 5,5 per cento e poi, come detto, nel 2020 si è ulteriormente ridotta al 3,15 per cento e nel 2021 al 2,8 per

cento.

Quanto alla perdita 2019, pari a euro 296.101, nel mese di aprile 2020 la società ha presentato un piano di risanamento corredato da una richiesta di contributo *ex art. 17, comma 15-bis*, della legge n. 84 del 1994. Tale richiesta è stata accolta nel settembre 2020 dal Comitato di gestione dell'AdSP, il quale ha concesso un contributo nella misura di euro 606.875, parzialmente destinato a copertura della perdita suddetta: ciò ha consentito di non adottare alcuna misura di ripianamento da parte della compagine sociale di Alp Srl.

A seguito dell'ingresso di nuovi soci avvenuto nel 2020 e nel 2021, la quota dell'AdSP, come già detto, si è ridotta al 2,8 per cento; la perdita del 2021 (pari a -76.362), è stata coperta con le riserve iscritte in bilancio, mentre la parte residua è stata rinviata a nuovo. Per quanto riguarda la perdita 2022, di euro 385.049, l'AdSP ha precisato che nel corso del 2022 e del 2023, i soci privati hanno effettuato versamenti in conto capitale a copertura perdite, ai quali l'Ente non ha partecipato.

Diversamente dal precedente esercizio finanziario, nel 2023 la società Alp Srl chiude con un risultato positivo pari ad euro 8.682.

Sul punto, a fronte di quanto emerso per il solo 2023, si raccomanda all'Ente di monitorare la persistenza della necessità del mantenimento della quota, peraltro pulviscolare, di partecipazione nella società Alp Srl, soprattutto in considerazione del fatto che detta società registra perdite costanti e ripetute negli ultimi precedenti esercizi.

Si forniscono di seguito brevi aggiornamenti e puntualizzazioni sulle vicende della società Interporto Toscano A. Vespucci Spa²⁴.

L'Ente ha dato atto dell'esistenza di un primo originario piano di risanamento risalente al maggio 2016, all'esito del quale era stato stipulato un protocollo di intesa con l'allora Autorità portuale di Livorno (finalizzato alla sottoscrizione di un aumento di capitale) e la Regione Toscana (avente ad oggetto la proroga delle garanzie fideiussorie). A fronte della mancata integrale realizzazione del protocollo da parte della Regione Toscana, nel 2020 è stato

²⁴ La società Interporto Toscano A. Vespucci spa Livorno-Guasticce, con sede in Collesalveti (LI), è stata costituita nel 1987 in applicazione di legge regionale della Regione Toscana del 1985 con la partecipazione di una pluralità di soci pubblici; ha operato nel settore della logistica, in particolare mediante gestione di un complesso di strutture e servizi integrati operante su una superficie di 2.800.000 mq nell'area retrostante al Porto di Livorno. Questa Sezione ha già dato atto che l'iniziativa è stata considerata strategica dall'AdSP, ai sensi degli artt. 5, 7 e 8 del d.lgs. n. 175 del 2016, in quanto - rafforzando il peso nel capitale della società - l'Autorità stessa ha ritenuto di poter prendere parte ancora più attivamente all'organizzazione e alla gestione dell'intermodalità e consentire una gestione più efficace ed efficiente dei servizi di interesse generale svolti dalla società partecipata.

presentato ed attestato un nuovo piano di risanamento, predisposto con l'ausilio di un *advisor* che, come quello precedente, era volto alla ricapitalizzazione della società con contestuale rimodulazione del debito bancario, cessione di beni immobili non strategici e sviluppo di nuovi servizi logistici.

Con provvedimento presidenziale n. 152 del 17 dicembre 2020, redatto secondo il combinato disposto degli art. 5, 7 e 8 del d.lgs. n. 175 del 2016, l'AdSP aveva, poi, esercitato il diritto di opzione sulle azioni spettanti, nonché la prelazione sulle azioni eventualmente inoptate, per un importo complessivo di euro 6.664.916,30. La partecipazione, pertanto, si è incrementata al 30 per cento del capitale sociale, per un valore di euro 8.819.042. Il perfezionamento dell'operazione stessa è stato subordinato all'acquisto di immobili da parte della Regione Toscana o di soggetti terzi, a valori non inferiori alla stima dell'Agenzia del demanio, alla sottoscrizione della convenzione di ristrutturazione del debito da parte degli istituti di credito interessati e alla sottoscrizione della relazione di attestazione da parte del professionista incaricato, tutte condizioni avveratesi nel corso del 2020.

Quanto alla sostenibilità finanziaria, le somme legate all'esborso per la sottoscrizione dell'aumento di capitale sono derivate dalla cessione della quota di maggioranza detenuta dall'AdSP nel capitale della società Porto di Livorno 2000 Srl, avvenuta in data 2 maggio 2019. Interporto Toscano Spa ha chiuso gli esercizi dal 2020 con risultati incostanti: nel 2020 un risultato positivo di 4.305.754 euro, negativo nel 2021 per 1.715.930 euro, nuovamente positivo nel 2022 (risultato di esercizio di euro 2.144.401) e nel 2023 (risultato pari ad euro 868.313), negativo, invece, nel 2024 (risultato pari a -955.585 euro). I risultati negativi sono collegati dall'Ente al mancato completamento delle azioni di cessione di *asset* non strategici, che si sarebbe perfezionata solo negli esercizi successivi.

In merito alla convenienza economica dell'operazione, l'Ente, in occasioni di precedenti istruttorie di questa Sezione, aveva precisato che la società aveva avviato la predisposizione del menzionato piano di risanamento, ai sensi dell'articolo 67, comma 3, lett. d), della legge fallimentare, al fine di incrementare la redditività della gestione e, conseguentemente, anche del valore della partecipazione detenuta. La partecipazione, secondo l'Ente, avrebbe potuto garantire ulteriore utilità in termini pure indiretti, determinati da un incremento generale delle entrate e dall'incremento dei traffici che lo sviluppo del retroporto potrebbe consentire di realizzare.

Ad esito dell'istruttoria odierna, l'Ente ha precisato che è stato approvato (con delibera del Consiglio di amministrazione del 12 novembre 2024) un nuovo piano di risanamento, incentrato sulla dismissione dei soli *asset non core*, con destinazione dei relativi flussi al rimborso dei creditori, nonché sull'ottenimento di un finanziamento oneroso e ipotecario da parte dei soci pubblici aderenti al patto, finalizzato a un'operazione di esdebitazione, a saldo e stralcio, del debito bancario. Il processo di finanziamento risulta essersi perfezionato nel 2025. In data 14 marzo 2025 il Consiglio di amministrazione ha deliberato l'accesso alla procedura di cui all'art. 56 del d.lgs. n. 14 del 2019 (ovvero del nuovo codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza), ritenuta lo strumento più idoneo al percorso di esdebitazione e risanamento: l'Ente riferisce che a tutt'oggi la società sta dando attuazione al piano, proseguendo nella dismissione degli *asset non strategici* e nello sviluppo di nuove attività logistiche.

Nella revisione periodica al 31 dicembre 2023 sono state incluse alcune società indirettamente partecipate dall'AdSP per il tramite della società Interporto Toscano A. Vespucci Spa. In data 14 febbraio 2022 sono stati siglati infatti patti parasociali da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, della Regione Toscana, della Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, del Provincia di Livorno, del Comune di Livorno e del Comune di Collesalveti, i quali esprimono complessivamente il 58,62 per cento del capitale sociale.

Il controllo pubblico si è configurato come controllo congiunto, a seguito della definizione delle modalità di coordinamento, con la conseguente inclusione - nella revisione periodica - delle partecipazioni indirettamente detenute per il tramite della Interporto Toscano A. Vespucci Spa nelle società di cui alla seguente tabella.

Tabella 26 - Società indirettamente partecipate tramite Interporto Toscano A. Vespucci Spa

Denominazione	QUOTA DI PARTECIPAZIONE	BREVE DESCRIZIONE	ESITO DELLA RILEVAZIONE
Itav Service Srlu	100%	Servizi di manutenzione ordinaria e straordinaria nell'area interportuale	Mantenimento
Trailer Service Srl	33%	Gestione e sosta dei mezzi di trasporto, movimentazione di merci di qualsiasi genere, movimentazione dei <i>container</i> ed offerta di spazi e servizi adeguati a merci in <i>import</i> e <i>export</i>	Mantenimento
Cold Storage Customs Vespucci Srl	40%	Gestione, attraverso celle frigo, di depositi e aree doganali di merci terze, prevalentemente deperibili	Mantenimento
Digitalog Spa in liquidazione	1,59%	Società di scopo per la realizzazione del progetto per lo sviluppo della piattaforma nazionale per la logistica integrata e l'intermodalità	In liquidazione

Fonte: provvedimento presidenziale n. 231/2024

Sulla base delle notizie riportate nel provvedimento di revisione periodica al 31 dicembre 2023, sia Itav Service Srlu che Trailer Service Srl hanno chiuso l'esercizio con un risultato economico positivo, rispettivamente di euro 93.960 e di euro 70.741, confermando l'andamento positivo già evidenziato nel 2022. Cold Storage Customs Vespucci Srl, diversamente dal 2022, ha chiuso positivamente l'esercizio per un importo pari ad euro 16.269, al pari di Digitalog Spa (per un importo di 736.090 euro); per quest'ultima società risulta avviata in data 21 gennaio 2022 la procedura di liquidazione.

Questa Sezione prende atto dell'attività di revisione effettuata dall'Autorità e raccomanda all'Ente di garantire il costante monitoraggio dell'andamento delle partecipate, soprattutto allorquando manifestino criticità o problematiche, nonché il rispetto dell'obbligo che ogni partecipazione presenti i requisiti generali in punto di vincolo di scopo e di attività (come esplicitati nell'art. 4 del d.lgs. n. 175 del 2016) e dei limiti ulteriori imposti dal legislatore della legge n. 84 del 1994 alla titolarità di partecipazioni societarie.

9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Sulla base delle disposizioni della riforma di cui al decreto legislativo n. 169 del 2016, le *ex* Autorità portuali di Livorno e di Piombino sono confluite nell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale, con sede a Livorno, unitamente ai porti di Capraia, Portoferraio, Rio Marina e Cavo, a far data dalla nomina del Presidente, avvenuta con d.m. del 13 marzo 2017.

Nel 2021 sono stati rinnovati gli organi dell'AdSP: con d.m. del Mims n. 88 del 4 marzo 2021, è stato nominato il Presidente; con decreto presidenziale n. 51 del 19 marzo 2021, il Comitato di gestione e con decreto del Mims n. 414 del 28 ottobre 2021 è stato nominato il Collegio dei revisori.

Il mandato del Presidente è scaduto in data 14 marzo 2025. Con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 2 aprile 2025, n. 71, il medesimo soggetto è stato nominato Commissario straordinario, con decorrenza dalla medesima data e fino alla nomina del nuovo Presidente dell'Autorità. Successivamente, in data 6 giugno 2025, con nota prot. n. 45422, il Commissario straordinario in oggetto ha presentato al Ministro le proprie dimissioni dall'incarico, con efficacia a decorrere dal 14 giugno 2025, al fine di garantire il celere ed efficace rinnovo della carica di Presidente dell'AdSP. In data 11 giugno 2025, con decreto del Mit n. 138, è stato nominato un nuovo Commissario straordinario dell'Autorità, con decorrenza dal 14 giugno 2025.

Successivamente, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 286 del 12 novembre 2025, è stato nominato un nuovo Presidente, in carica per quattro anni, con decorrenza dal 12 novembre 2025.

Il mandato dei componenti del Comitato di gestione è scaduto in data 30 aprile 2025; con nota prot. n. 24905/2025, il Presidente ha, quindi, avviato, a mente dell'art. 9, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 la procedura per la designazione dei rappresentanti degli Enti che compongono il Comitato di gestione. Alla data del presente referto risulta che solo il Comune di Livorno abbia provveduto a trasmettere la propria designazione.

Infine, con decreto presidenziale n. 153 del 18 ottobre 2021, novellato e integrato dal provvedimento presidenziale n. 67 del 13 aprile 2022, è stato costituito, per la durata di quattro anni, l'Organismo di partenariato della risorsa mare.

In relazione all'applicazione delle disposizioni di cui al d.p.c.m. n. 143 del 2022, l'Ente, rispetto ai fatti relativi all'esercizio oggetto del presente referto, ha precisato che, essendo le relative

nomine intervenute prima dell'approvazione della disposizione menzionata, i compensi stabiliti anteriormente alla sua entrata in vigore continuano ad applicarsi fino alla scadenza dei relativi mandati a mente dell'art. 13 del richiamato decreto.

Con delibera del Comitato di gestione n. 17 del 29 luglio 2021 è stato nominato il Segretario generale per un quadriennio, a decorrere dalla data di assunzione delle funzioni (1° settembre 2021) nella persona di un dirigente dell'AdSP, per un quadriennio a decorrere dalla data di assunzione delle funzioni (1° settembre 2021). Al riguardo, l'Ente rappresenta, a seguito di istruttoria, che il dirigente dell'Ente, già collocato in aspettativa non retribuita per lo svolgimento dell'incarico di Segretario generale presso l'Autorità, è stato nominato Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale in forza del decreto ministeriale n. 137 del 2025, ed ha richiesto, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 84 del 1994, di essere collocato in aspettativa non retribuita con decorrenza dal 19 luglio 2025 e per l'intera durata del predetto incarico. L'Ente riferisce, altresì, che, con provvedimento del Commissario straordinario n. 67 del 17 luglio 2025, il dirigente è stato collocato in aspettativa non retribuita, con decorrenza dal 19 luglio 2025 e per l'intera durata dell'incarico; contestualmente, è stato dato atto che l'incarico di Segretario generale presso l'Autorità, originariamente in scadenza al 31 agosto 2025, si è concluso a decorrere dal 19 luglio 2025. Alla data del riscontro istruttorio, l'Autorità riferisce di non avere ancora provveduto alla nomina del nuovo Segretario generale. Questa Sezione invita, conseguentemente, l'Ente a adottare rapidamente ogni necessaria azione per la nomina del Segretario.

La dotazione organica dell'AdSP, adottata dal Comitato di gestione con delibera n. 6 del 16 marzo 2023 e recepita dal Ministero vigilante in data 14 aprile 2023, prevede 172 unità di personale, con esclusione del Segretario generale, così ripartite: 11 dirigenti, 38 quadri, 123 unità di vari livelli.

Le spese per il personale ammontano nel 2023 a 14,5 milioni, con un incremento del 7 per cento rispetto ai circa 13,6 milioni del 2022 (e già allora in aumento dell'8,7 per cento rispetto all'esercizio 2021), aumento riconducibile sia alla crescita del personale in servizio e alle assunzioni effettuate che al rinnovo dei contratti dirigenziali, con relativo adeguamento economico e pagamento degli arretrati, nonché dalla sottoscrizione del nuovo contratto integrativo del personale non dirigente, che ha comportato rivalutazioni delle indennità e nuove misure di *welfare*. L'aumento è attribuito anche all'incremento della presenza media in

servizio, salita da 143 unità nel 2022 a 153 nel 2023.

Anche il costo medio nel 2023 è aumentato per tutte le qualifiche, a fronte del numero costante di unità in servizio. Anche il costo totale risulta incrementato per tutte le qualifiche.

Appurato che anche per l'esercizio 2023, in sostanziale continuità con quanto rilevato per l'esercizio precedente, è registrato un consistente incremento sia del costo complessivo che del costo medio del personale e l'incidenza degli emolumenti in crescita del sistema premiale, pur in costanza del numero di impiegati, si segnala nuovamente all'AdSP la necessità di monitorare con attenzione gli oneri per il personale, avendo cura di verificare l'adeguato appostamento in bilancio delle risorse necessarie a coprire gli aumenti periodici, ad adoperarsi per una ponderata determinazione degli obiettivi che regolano il sistema premiale, in generale ad operare il contenimento dei costi per il personale garantendo, al contempo, l'equilibrio della gestione operativa e finanziaria.

Quanto ai costi per incarichi di studio e consulenze, risultano impegnati, per l'esercizio 2023, euro 8.540, rispetto all'esercizio 2022, allorquando non erano state impegnate somme. Nell'esercizio finanziario 2023 sono stati, tuttavia, liquidati importi per complessivi euro 9.444,01, relativi a incarichi conferiti nell'esercizio precedente, durante il quale erano già stati corrisposti euro 7.339,52. L'AdSP ha trasmesso, inoltre, un elenco con 7 incarichi, di cui 6 legali (aventi per oggetto l'assistenza giudiziale dell'Ente) e uno professionale di controllo per un ammontare complessivo di euro 88.532, diminuiti del 65 per cento circa, rispetto ai 251.783 euro del 2022. Questa Sezione invita l'Autorità a fornire una rappresentazione contabile che contempli le diverse eziologia e natura degli incarichi e prestazioni, distinguendo le attività di studio e consulenza dagli incarichi di difesa giudiziale dell'Ente (che non sono attività di consulenza), fornendo a ciascuna prestazione un corrispondente e corretto appostamento negli strumenti di bilancio e la puntuale evidenziazione del titolo giuridico.

Dai dati forniti dall'Autorità risultavano pendenti alla data dell'esercizio oggetto di referto n. 64 contenziosi amministrativi, di cui 37 ancora pendenti e 13 definiti con sentenza favorevole all'AdSP. Risultavano, inoltre, 29 cause civili, di cui 20 ancora pendenti e 8 definite nel corso del 2022, con rischio economico complessivo quantificato dall'AdSP di circa 22,6 milioni, più eventuali spese di lite. In merito alla determinazione del fondo a copertura dei rischi da contenzioso, l'AdSP ha dato riscontro precisando che, con riferimento ai giudizi amministrativi, il fondo è stato valutato solo come eventuale refusione alle spese di lite di

controparte, applicando un importo uniforme, ritenuto prudentiale, a ciascun contenzioso pendente e pari ad euro 3.000, corrispondente al valore medio delle spese liquidate dai giudici amministrativi sulla base dei precedenti noti all'Ente, mentre, per quanto riguarda i giudizi civili, l'Ente ha valutato il rischio di soccombenza facendo coincidere l'accantonamento con l'intera pretesa economica azionata dalla controparte, limitando, però, l'accantonamento ai soli giudizi pendenti dinanzi alla Corte d'appello e alla Corte di cassazione, in quanto ritenuti maggiormente suscettibili di definizione nel corso dell'esercizio finanziario di riferimento. Questa Sezione raccomanda di applicare, nel processo di determinazione del fondo contenzioso, la procedura ed i principi contabili rilevanti, con particolare riferimento al principio Oic 31, oltre ad un criterio opportunamente prudentiale al quale non pare adeguatamente corrispondere l'accantonamento al fondo rischi per cause in corso in ragione del grado di giudizio in cui pende il contenzioso.

Il regolamento unico per l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali marittime, per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, nonché per la fornitura di lavoro temporaneo, è stato adottato il 4 gennaio 2021. A fronte di specifica richiesta istruttoria, AdSP ha precisato che, alla data del referto, è ancora in corso la procedura di approvazione del nuovo regolamento, la cui formulazione finale (datata 14 novembre 2025), sarebbe poi stata sottoposta prima ad una fase di consultazione interna e poi all'Organismo di partenariato della risorsa mare, alle Commissioni consultive locali e al Comitato di gestione, per la formulazione di pareri e indicazioni. Nelle more, con ordinanza del Presidente n. 1/2026, è stato introdotto nel vigente regolamento l'art. 78-bis, rubricato "*Adeguamento decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti, di concerto col Ministero dell'economia e delle finanze, n. 202/2022*".

Quanto all'attività di programmazione, l'Autorità ha precisato, in riscontro a specifica richiesta istruttoria, di avere redatto il Documento di programmazione strategica di sistema, in adempimento delle disposizioni di cui all'art. 5 legge n. 84 del 1994, approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 186 dell'11 luglio 2024. A seguito di ciò, l'Ente riferisce di avere avviato le attività preliminari per la revisione dei piani regolatori dei porti di Livorno e Piombino e per la redazione dei nuovi piani regolatori dei porti dell'Isola d'Elba e di Capraia (ancora oggi, in effetti, i porti di Capraia e Cavo non sono dotati di alcuno strumento di pianificazione).

Nel 2023 si evidenzia una lieve diminuzione dei canoni accertati rispetto al 2022, che

ammontano a circa 14,7 milioni, di cui 11,4 milioni circa nel porto di Livorno e 3,2 milioni nel porto di Piombino. Per contro, l'ammontare dei canoni riscossi si incrementa, seppure di poco, in valori assoluti, passando da circa 10,3 a 10,7 milioni, e in termini percentuali sugli accertamenti di entrata.

Con riferimento alla gestione dei residui per canoni, nel 2023 sono stati riscossi 7,5 milioni dei 13,1 iniziali e restano da riscuotere circa 5 milioni, che si aggiungono ai quasi 8,2 milioni del 2022, per un totale di 13,2 milioni di residui totali.

Anche in riferimento all'esercizio 2023, l'incompleta riscossione in conto residui è stata attribuita dall'Ente alle rateizzazioni ed ai numerosi contenziosi.

Questa Corte, in linea con quanto raccomandato nel tempo dal Collegio dei revisori, sollecita nuovamente l'Autorità a procedere tempestivamente alle riscossioni, anche al fine di evitare la prescrizione del credito.

Con riferimento alle proroghe riscontrate nell'affidamento di alcuni servizi di interesse generale e alla rappresentazione e descrizione delle cause delle stesse, questa Sezione rammenta che, in adempimento di un doveroso e corretto onere di programmazione preventiva, le procedure di affidamento debbono essere approntate con adeguato anticipo rispetto alle scadenze degli affidamenti.

Per quanto riguarda l'attività negoziale, su un totale di 462 contratti aggiudicati nel corso del 2023, ben 425 sono stati oggetto di affidamento diretto, di cui 380 con procedure *extra* Consip o Mepa, per un ammontare di circa 4,1 milioni, di cui 2,6 milioni a carico dell'esercizio in esame.

Questa Corte ritiene, sul punto, di dovere segnalare, particolarmente in ragione del corposo ammontare di costi sostenuti in relazione ed affidamenti diretti, la necessità per l'Autorità di limitare gli affidamenti diretti a motivati ed eccezionali casi, nel rispetto della disciplina applicabile e richiamando, in proposito, quanto previsto nell'art. 1, comma 450, della legge n. 296 del 2006, circa l'obbligo di utilizzo degli strumenti Consip, ricorrendo, ove possibile ed in assenza di motivate ragioni impeditive, a procedure aggregative, quali le convenzioni quadro per l'acquisto di beni e servizi, e fornendo, in ogni caso, adeguata e puntuale motivazione nelle ipotesi di deroga.

Per la realizzazione degli interventi di realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, finanziati dalla

Regione Toscana e dallo Stato per un importo di 377,4 milioni, è stato, come noto, nominato con d.p.c.m. del 16 aprile 2021, un Commissario straordinario, nella persona del Presidente dell'Autorità, che si avvale dell'AdSP quale stazione appaltante e di una struttura commissariale con soggettività giuridica autonoma. Quest'ultima si avvale di personale dell'AdSP, secondo l'istituto dell'avvalimento ed è coordinata da un Sub-Commissario.

In relazione al personale con qualifica dirigenziale dell'Autorità impiegato in avvalimento presso la struttura commissariale, in favore del quale è stato previsto ed erogato un incentivo economico aggiuntivo rispetto al trattamento economico ordinariamente previsto, questa Sezione ha avviato il contraddittorio anticipato, ipotizzando una violazione del principio di onnicomprensività della retribuzione dirigenziale. L'Ente sostiene la natura privatistica del rapporto di lavoro ai sensi della legge n. 84 del 1994, richiamando pareri dell'Avvocatura distrettuale e del Collegio dei revisori. Tuttavia, l'Avvocatura generale dello Stato, con precedente parere del 2022, aveva già escluso la possibilità di riconoscere incentivi ai dirigenti, richiamando sia il divieto di nuovi oneri a carico della finanza pubblica, sia l'esclusione dirigenziale dagli incentivi tecnici. La giurisprudenza conferma l'applicabilità anche ai rapporti "privatizzati" presso enti pubblici dei principi generali del Tupi, tra i quali questa Sezione non dubita possa includersi anche quello di onnicomprensività della retribuzione. Peraltro, le attività svolte dai dirigenti per la struttura commissariale rientrano nei compiti istituzionali dell'AdSP, non giustificando un trattamento economico aggiuntivo. La Sezione invita, pertanto, l'Ente a riconsiderare l'interpretazione della normativa di settore alla luce degli orientamenti più recenti.

Con riferimento alle opere finanziate da Pnrr/Pnc, l'AdSP del Mar Tirreno settentrionale è soggetto attuatore di 19 progetti per complessivi euro 151.435.404 (compresa la componente di autofinanziamento), di cui 16 relativi alla missione M3, componente 2, 2 progetti relativi alla missione M2, componente 1, e 1 relativo alla missione M1, componente 1. Di tali progetti 17 sono finanziati dal Pnrr per un importo di circa 76,3 milioni e 2 dal Pnc per 45,5 milioni.

I 2 progetti finanziati dal Pnc, come già detto, riguardano l'elettificazione delle banchine nei porti della circoscrizione portuale. L'AdSP ha comunicato che si trovano quasi tutti in fase di progettazione esecutiva e di aver raggiunto finora tutti gli obiettivi fissati al 31 dicembre 2025.

Per quanto riguarda i 17 progetti finanziati dal Pnrr, 11 rientrano nel progetto “Green Ports”, per un ammontare complessivo di 21.811.660, cui si aggiungono fondi propri dell’AdSP per 19.606.674 euro, per un totale delle risorse destinate ai predetti progetti di euro 41.418.334.

Nel dettaglio, l’autorità riferisce che i 6 progetti che non rientrano nel progetto “Green Ports” sono tutti in fase di esecuzione.

Per quanto riguarda gli altri 11 progetti “Green Ports”, 4 di questi sono stati approvati con decreto del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica n. 251 del 19 giugno 2023; di questi, 3 sono in fase di esecuzione, mentre per uno è stata annullata la procedura di gara; altri 5 sono stati approvati con decreto Mase n. 489 del dicembre 2022 e sono in parte conclusi, in parte in corso di esecuzione e/o completamento di attività; gli ulteriori ed ultimi 3 sono stati approvati con decreto del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica il 17 aprile 2025; di questi, due sono nella fase di studio o progettazione di fattibilità tecnico-economica, mentre uno è in fase esecutiva.

Nel complesso, le somme finora complessivamente trasferite all’AdSP a valere sui finanziamenti Pnrr/Pnc ammontano a euro 73.309.826. I pagamenti complessivamente effettuati dall’AdSP alla data del 31 dicembre 2025, ammontano all’importo di euro 38.633.785: questa Sezione prende positivamente atto del dato in aumento rispetto a quanto rilevato precedentemente (alla data del 30 giugno 2025 risultava, in effetti, che l’Autorità avesse speso solo l’importo di euro 20.483.310, per una quota del 35,15 per cento delle risorse ricevute), ammontando le risorse effettivamente spese a circa il 52,7 per cento delle somme ricevute.

Per quanto riguarda i dati relativi al traffico, il totale delle merci movimentate registra un decremento dell’1 per cento, passando da circa 39,1 a 38,5 milioni di tonnellate. Il decremento ha inciso solo sulle merci solide (-4 per cento), che sono la voce di traffico più consistente, mentre la voce relativa alle merci liquide cresce del 12 per cento. Anche il traffico dei *container*, già modesto, mostra un decremento dell’11 per cento.

Il porto di Livorno ha registrato un decremento complessivo del traffico merci del 5 per cento rispetto al 2022, in parte compensato dall’incremento dei porti Elbani (+7 per cento) e dalla significativa crescita dei traffici nel porto di Piombino (+19,6 per cento).

Il traffico dei passeggeri di linea registra complessivamente un incremento del 6,2 per cento e raggiunge 95 milioni di unità, rispetto ai 9 milioni del 2022. L’incremento maggiore (44,8 per cento) è stato registrato nel porto di Livorno, seguito da Piombino (5,7 per cento) e dai porti

Elbani (4,2 per cento), che peraltro raggiunge nel 2023 circa 3,1 milioni di unità.

Il traffico crocieristico registra un ulteriore incremento anche rispetto all'esercizio 2022, già registrato in consistente ripresa, passando da 467.863 a 677.671 unità, pur rimanendo largamente inferiore alle 888.346 unità di picco raggiunte nel 2019.

La gestione di competenza mostra un significativo disavanzo di circa 47,1 milioni, determinato dalla sommatoria dei saldi delle poste correnti e di quelle in conto capitale, rispettivamente l'uno positivo e l'altro negativo.

Il risultato di amministrazione, pari a 98,9 milioni, diminuisce del 34 per cento rispetto all'esercizio precedente; il risultato economico si incrementa del 61 per cento, passando da 4,1 a 6,7 milioni. Il patrimonio netto cresce del 3 per cento, in misura pari all'avanzo economico, da 208,5 a 215,2 milioni.

Con riferimento ad alcune specifiche poste del passivo, si evidenzia il significativo incremento della voce "Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo", che passa da euro 60.442.798 del 2022 ad euro 194.552.192 nel 2023, pari al 221,9 per cento. Al riguardo, l'Ente espone in nota integrativa che tale operazione è stata effettuata in applicazione di quanto indicato dal Mit, con nota prot. n. 32992 del 27 ottobre 2023 (che farebbe, a sua volta, riferimento ad argomenti già espressi da questa Sezione, ovvero che l'utile dell'esercizio, in assenza di specifica destinazione da parte del Comitato di gestione, avrebbe dovuto essere contabilizzato tra gli avanzi economici portati a nuovo e non tra le riserve distintamente indicate): in tale voce, precisa l'Ente, sono state assommate le "altre riserve distintamente indicate", in effetti azzerate nell'esercizio in esame, e l'avanzo economico dell'esercizio 2022, cui non era stata impressa una specifica destinazione da parte del Comitato di gestione. Pur prendendo atto della correzione contabile, questa Sezione raccomanda per il futuro una maggiore trasparenza della nota integrativa, la quale deve dare conto in modo immediato e completo della coerenza delle scritture di bilancio con i principi contabili come dettati dall'Oic 28.

Il totale dei residui attivi e passivi del 2023 risulta nuovamente incrementato rispetto al 2022, già allora in aumento rispetto all'esercizio 2021, a causa del basso tasso di smaltimento degli stessi con particolare riferimento a quelli in conto capitale. Sul punto, si reitera il già argomentato invito di questa Sezione ad una corretta applicazione del criterio di imputazione delle somme in entrata e del principio di competenza finanziaria, dovendo l'Autorità procedere all'imputazione all'esercizio delle sole obbligazioni, attive e passive, giuridicamente

perfezionatesi (si vedano, in proposito, le disposizioni che regolano gli accertamenti e gli impegni e di cui agli artt. 26 e 31 del d.p.r. n. 97 del 2003). Inoltre, questa Sezione intende segnalare come il mancato periodico smaltimento della consistente quota dei residui, sia attivi che passivi, registrati nell'esercizio in esame, in gran parte in conto capitale e quindi relativi ad investimenti, denota una non piena capacità dell'Ente di far procedere costantemente il loro utilizzo e, conseguentemente, di garantire la realizzazione degli interventi cui sono preordinati: si invita, quindi, l'Autorità a volere monitorare con attenzione la capacità di operare, puntualmente, l'effettivo utilizzo delle somme ricevute per l'attuazione degli interventi in coerenza con i cronoprogrammi e la pianificazione approvata.

Per quanto riguarda i debiti verso banche, già oggetto di pregresse segnalazioni, l'Ente ha inteso precisare come essi, non presenti nel rendiconto finanziario, rappresentino una quota residua dei mutui ancora da ammortizzare e che, in assenza di una specifica voce nello schema di bilancio ministeriale allegato al regolamento di amministrazione e contabilità, sono stati iscritti tra le passività, nella voce E "debiti verso banche". Questa Sezione osserva, però, che se può, in via generale, ipotizzarsi che un debito generato da contrazione di mutuo non trovi sempre corrispondente manifestazione nel rendiconto finanziario (ad esempio perché nell'esercizio di riferimento non ha generato movimentazione di liquidità), trattandosi di debiti da mutui residuati, risulta comunque opportuno alla luce di un generale principio di trasparenza del bilancio che, quantomeno in nota integrativa, sia data contezza del piano di ammortamento originario, al fine di precisare sia gli impatti sullo stato patrimoniale, sia le implicazioni finanziarie sui bilanci futuri.

Quanto alle partecipazioni, si rammenta che l'AdSP è subentrata alle *ex* Autorità portuali nella partecipazione delle società da queste detenute.

L'*ex* Autorità portuale di Piombino era socio unico della società a responsabilità limitata avente ad oggetto sociale l'esercizio esclusivo del servizio di vigilanza nei porti di competenza territoriale dell'Autorità portuale di Piombino.

L'*ex* Autorità portuale di Livorno, invece, deteneva partecipazioni dirette in 5 società.

Si evidenzia che gli adempimenti obbligatori di cui agli artt. 20 e 24 del d.lgs. n. 175 del 2016 risultano essere stati attuati dalla AdSP, con propri provvedimenti comunicati a questa Corte e pubblicati sul sito istituzionale dell'Autorità.

L'AdSP ha riconosciuto per tutte le società partecipate la sussistenza dei requisiti di

mantenimento previsti dal Tusp, non emergendo, secondo l'Ente, la necessità di adottare misure di razionalizzazione, né motivazioni di carattere strategico e/o normativo che imponessero dismissioni.

Rispetto alla situazione della società Interporto Toscano A. Vespucci Spa, dall'esame del provvedimento di revisione delle partecipazioni al 31 dicembre 2023, emerge che la ridetta società ha conseguito un risultato di esercizio positivo di euro 868.313. Va, invero, rilevato che Interporto Toscano A. Vespucci Spa, in cui AdSP ha incrementato la propria partecipazione al 30 per cento tramite sottoscrizione dell'aumento di capitale, finanziata con la cessione della partecipazione in Porto di Livorno 2000 Srl, ha registrato risultati economici alterni tra utili e perdite dal 2020 al 2024: l'Autorità attribuisce le perdite soprattutto ai ritardi nella cessione di *asset* non strategici (in particolare, la perdita del 2021 risulterebbe essere stata determinata esclusivamente dal mancato realizzo, entro la chiusura dell'esercizio, della cessione di un immobile la cui alienazione è stata perfezionata ad inizio 2022). Nel periodo fra il 2024 ed il 2025 è stato approvato un nuovo piano di risanamento, incentrato sulla dismissione degli *asset* non *core* e su operazioni di esdebitazione, conducendo all'accesso alla procedura prevista dall'art. 56 del codice della crisi d'impresa. Questa Sezione, in coerenza con quanto già precedentemente affermato, si riserva di ulteriormente monitorare il perseguimento dell'invocato equilibrio.

Si ritiene utile segnalare le vicende relative ad altra partecipazione dell'Autorità nella società Alp Srl, mantenuta in considerazione dell'esiguità della quota detenuta, scesa al 2,84 per cento, e del ruolo di presidio nel settore del lavoro temporaneo, sebbene la società abbia registrato perdite in quattro degli ultimi cinque esercizi. Le perdite degli anni 2017-2022 sono state coperte tramite riserve o versamenti dei soci privati, cui l'Ente non ha partecipato, mentre nel 2023 la società ha registrato un lieve utile di 8.682 euro. Questa Sezione rammenta all'Ente la necessità di fornire adeguata e rafforzata motivazione circa il mantenimento della quota, peraltro pulviscolare, in Alp Srl, avendo questa registrato perdite costanti e ripetute fino al 2022 e solo nel 2023 invertito la tendenza (peraltro, con un utile modesto), risultando opportuno il monitoraggio di una effettiva e positiva ripresa dell'attività della ridetta società. Nella revisione periodica al 31 dicembre 2023 sono state incluse 5 società indirettamente partecipate dall'AdSP per il tramite della predetta società Interporto Toscano A. Vespucci Spa. In data 14 febbraio 2022 sono stati siglati infatti patti parasociali da parte di Autorità di sistema

portuale del Mar Tirreno settentrionale, Regione Toscana, Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, Provincia di Livorno, Comune di Livorno e Comune di Collesalveti, i quali esprimono complessivamente il 58,62 per cento del capitale sociale.

Il controllo pubblico si è configurato come controllo congiunto, a seguito della definizione delle modalità di coordinamento, con la conseguente inclusione nella revisione periodica delle partecipazioni indirettamente detenute per il tramite della società Interporto Toscano A. Vespucci Spa.

Questa Sezione, nel riservarsi anche con i futuri referti ogni ulteriore verifica in proposito, raccomanda all'Ente di monitorare adeguatamente l'andamento delle partecipate, soprattutto allorquando manifestino criticità o problematiche; parimenti, rammenta all'Autorità di operare in coerenza con l'obbligo che ogni partecipazione rispetti i requisiti generali in punto di vincolo di scopo e di attività (come esplicitati nell'art. 4 del d.lgs. n. 175 del 2016), nonché pure entro i limiti ulteriori imposti dal legislatore della legge n. 84 del 1994 alla titolarità di partecipazioni societarie.

Si ritiene, infine, opportuno segnalare, per rilievo ed incidenza delle conclusioni rassegnate, gli esiti dell'attività svolta dalla commissione ispettiva, nominata nel luglio 2024 dal Ministero vigilante per verificare la gestione del personale e il progetto Darsena Europa presso l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. L'ispezione, conclusa a novembre 2024, ha analizzato il periodo successivo alla riforma del 2016. La commissione ha rilevato che nel 2023 l'Autorità ha avviato un progetto di analisi organizzativa per ottimizzare la distribuzione del personale e pianificare assunzioni. Tuttavia, sono emerse criticità nel progetto Darsena Europa, tra cui conflitti di ruolo, commistione tra funzioni politiche e gestionali, mancanza di trasparenza nella gestione del personale, incrementi retributivi non giustificati e incertezza normativa, segnalati nella relazione della commissione ed a cui è data più compiuta trattazione nel corso del presente referto. La commissione ha raccomandato interventi normativi per chiarire *governance* e ruoli, nonché di adottare procedure trasparenti e migliorare la collaborazione tra l'AdSP e la struttura commissariale. L'Ente, interrogato in fase istruttoria, ha rappresentato di avere predisposto una bozza di convenzione di avvalimento con la struttura commissariale di Darsena Europa, finalizzata a disciplinare l'utilizzo delle risorse umane e strumentali, prevedendo procedure di valutazione comparativa interna per l'individuazione del personale. L'Ente ha, altresì, precisato che intende procedere ad una

ridefinizione e valutazione delle strutture dirigenziali, alla graduazione delle fasce retributive e alla revisione dei relativi contratti individuali. L'Autorità ha notiziato, inoltre, che intende procedere a predisporre un nuovo regolamento di amministrazione e contabilità, per la successiva approvazione ministeriale, e a adottare, nel 2026, una modifica al regolamento di organizzazione, introducendo l'obbligo di una relazione di copertura finanziaria per i provvedimenti in materia di personale. Questa Sezione si riserva, nei successivi referti, di monitorare legittimità, adeguatezza ed effettività delle misure operative e correttive ipotizzate.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

