CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Determinazione del 27 maggio 2025, n. 61



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 MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE

2022

Relatore: Consigliere Maria Luisa Romano

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

Determinazione n. 61/2025

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 27 maggio 2025;
visto l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;
visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;
viste le leggi 21 marzo 1958, n. 259 e 14 gennaio 1994, n. 20;
visto l'art. 6, comma 9, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modifiche ed integrazioni che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali (ora Autorità di sistema portuale) al controllo della Corte dei conti;
vista la determinazione n. 21 del 20 marzo 1998, con la quale questa Sezione ha deliberato che il controllo di competenza è da esercitare ai sensi degli artt. 2, 7 e 8 della citata legge n. 259 del 1958;
visto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, comprensiva del porto di Ravenna, che ha sostituito l'Autorità portuale di Ravenna;
visto il rendiconto generale dell'Autorità di sistema suddetta, relativo all'esercizio finanziario 2022, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;
esaminati gli atti;
udito il relatore Consigliere Maria Luisa Romano e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale per l'esercizio 2022;

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

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, con il rendiconto generale per l'esercizio 2022 - corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo - dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

RELATORE
Maria Luisa Romano
(f.to digitalmente)

PRESIDENTE f.f.
Maria Laura Prislei
(f.to digitalmente)

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

INDICE

PREMESSA 1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO 2
1.1. Inquadramento generale 2
2. ORGANI E ORGANISMI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO 7
3. ARTICOLAZIONE ORGANIZZATIVA E GESTIONE DEL PERSONALE 13
3.1. Assetto organizzativo 13
3.2. Il personale 15
3.3. Dotazione organica, personale in servizio e assunzioni 17
3.4. Costo del personale e valutazione delle performance 20
3.5. Incarichi di consulenza e collaborazione autonoma 24
4. COMPETENZE ISTITUZIONALI E ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA 26
4.1. La programmazione strategica presso l'Autorità 28
5. PIANIFICAZIONE E GESTIONE DELLE OPERE PORTUALI 31
5.1. I Ptl adottati dall'Autorità di sistema 31
5.2. Esecuzione interventi programmati nell'anno 2022 33
5.3. Interventi di manutenzione delle parti comuni 41
5.4. *Hub* portuale di Ravenna-Fase I 42
6. GLI INTERVENTI PNRR/PNC 46
7. GESTIONE DEI BENI DEMANIALI E PATRIMONIALI 52
8. GESTIONE DEI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE 59
9. ALTRI SEGMENTI GESTIONALI DI RILIEVO 65
9.1. Iniziative promozionali 65
9.2. Traffico portuale 67
9.3. Acquisti di beni e servizi 68
9.4. Contenzioso 69
9.5. Partecipazioni societarie 71
10. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE 75
10.1. Andamento generale della gestione 76
10.2. Rendiconto finanziario 77
10.3. Situazione amministrativa e gestione dei residui 87
10.4. Il conto economico 91
10.5. Lo stato patrimoniale 94
11. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 99

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Spesa per organi e organismi (impegni) 9
Tabella 2 - Spesa per il segretario generale (cap. U112/0) 16
Tabella 3 - Dotazione organica e consistenza del personale a tempo indeterminato 18
Tabella 4 - Procedure di selezione esterne avviate nel 2022 19
Tabella 5 - Procedure di progressione interne avviate nel 2022 19
Tabella 6 - Oneri per il personale (impegni) 21
Tabella 7 - Costo unitario medio 23
Tabella 8 - Indennità e compensi incentivanti corrisposti al personale nell'anno 2022 24
Tabella 9 - Programma triennale lavori pubblici adottato nel 2022: consistenza iniziale e finale 32
Tabella 10 - Elenco annuale dei lavori pubblici 2022: analisi degli interventi programmati 32
Tabella 11 - Elenco annuale definitivo dei lavori 2022 34
Tabella 12 - Progetti PNRR al 31 dicembre 2024 46
Tabella 13 - Situazione concessioni demaniali in corso anno 2022 55
Tabella 14 - Entrate per canoni 57
Tabella 15 - Servizi di interesse generale affidati dall'Autorità e in corso nell'esercizio 2022 61
Tabella 16 - Traffico portuale AdSP 68
Tabella 17 - Procedure di affidamento e spesa sostenuta 69
Tabella 18 - Società partecipate anno 2022 71
Tabella 19 - Estremi approvazione rendiconti 76
Tabella 20 - Risultati della gestione 76
Tabella 21 - Rendiconto finanziario dati aggregati 78
Tabella 22 - Risultato di amministrazione 79
Tabella 23 - Rendiconto gestionale 80
Tabella 24 - Situazione amministrativa 88
Tabella 25 - Disaggregazione dei residui 90
Tabella 26 - Conto economico 92
Tabella 27 - Stato patrimoniale 94

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Organigramma segreteria tecnico operativa AdSP - Periodo 2022/2023 14

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, il risultato del controllo eseguito, a norma dell'art. 2 della medesima legge, sulla gestione finanziaria relativa all'anno 2022 dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo successivamente intervenute.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2021, è stato approvato da questa Sezione con determinazione n. 29 del 28 febbraio 2024 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 205.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1. Inquadramento generale

L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale (d'ora innanzi "AdSP" o "Ente"), nata con la riforma dell'assetto organizzativo e funzionale dei porti italiani di cui al d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale riveniente principalmente le sue connotazioni di autonomia dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale.

Le vicende istitutive della medesima e le caratteristiche del porto ravennate hanno formato oggetto di puntuale esposizione nei referti della Corte dei conti relativi alle annualità di bilancio 2019-2020 e 2021[1] , ai quali qui si fa richiamo per quanto di interesse.

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

L'operato dell'Ente, quindi, oltre a soggiacere alla normativa di settore, che per quanto attiene agli aspetti ordinamentali è in prevalenza contenuta nella citata legislazione portuale e nelle sue modifiche successive, è assoggettato per espresso dettato della legge di contabilità 31 dicembre 2009, n. 196, alle norme di finanza pubblica relative al contenimento e alla razionalizzazione della spesa nonché alle regole dell'armonizzazione contabile (nella specie, dettate dal d.lgs. 31 maggio 2011, n. 91).

Si ritiene qui di sottolineare che la rete portuale nazionale è considerata *asset* strategico di sviluppo economico del Paese, con la previsione di azioni di *policy* finalizzate al recupero di competitività del "sistema mare" in termini di produttività ed efficienza, attraverso lo snellimento delle procedure amministrative, l'analisi degli investimenti pubblici, lo sviluppo delle reti di trasferimento e di logistica.

[1] Determinazione n. 10 del 31 gennaio 2023 della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, afferente al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria per gli anni 2019-2020 e determinazione n. 29 del 28 febbraio 2024.

In tale contesto, il legislatore ha inteso marcare il ruolo autoritativo affidato alle Autorità nella regolazione del sistema portuale di riferimento e nel coordinamento delle attività di tipo economico gravitanti intorno al medesimo, fissandone le competenze in coerenti linee di intervento enunciate dall'art. 6, c. 4, della legge n. 84 del 1994 e disciplinate nel corpo della stessa normativa quadro di riferimento, con plurimi interventi di modifica anche recenti.

Nel corso del 2021 e in tempi successivi, in particolare, la disciplina delle Autorità di sistema portuale è stata interessata da modifiche significative in tema di programmazione strategica (vedasi art. 4, c. 1-*septies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla legge 9 novembre 2021, n. 156)[2] e di concessioni demaniali in ambito portuale (art. 5, c. 1, della legge 5 agosto 2022, n. 118 e successivo regolamento attuativo, approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 202 del 28 dicembre 2022)[3], entrambe riconducibili all'alveo delle riforme contemplate dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (misura 3, componente 2), quali indispensabili al perseguimento degli obiettivi di sviluppo ai quali lo stesso è preordinato.

Lo stesso regolamento trova applicazione agli atti concessori rilasciati successivamente alla data della sua entrata in vigore (1° gennaio 2023): la nuova normativa fa, comunque, salvi i rapporti concessori in corso, fino a scadenza, alle condizioni già assentite.

Si richiama, altresì, l'intervento legislativo di cui all'art. 4-*bis* del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, che ha arricchito di nuovi commi l'art. 6 della legge-quadro sui porti, anche a seguito delle censure mosse dalla Commissione europea relativamente all'applicazione alle AdSP di esenzioni generalizzate dal pagamento di imposte reddituali, di cui si è dato conto nei precedenti referti. Le richiamate disposizioni stabiliscono, infatti, che le AdSP sono soggette in via di principio ad imposizione

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

[3] In particolare, si richiama la riforma 1.1 della Misura 3-Componente 2.1, dedicata agli interventi normativi da adottare per lo sviluppo dei porti, che prevedeva l'emanazione di una disciplina regolamentare finalizzata a garantire l'aggiudicazione competitiva di concessioni nelle aree portuali mediante regole volte a definire "le condizioni relative alla durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari".

fiscale *ex* art. 73 del d.p.r. 22 dicembre 1986, n. 917 (Testo unico delle imposte sui redditi - Tuir), per ciò che attiene alle entrate qualificabili come ricavi commerciali con esclusione di quelle prelevate autoritativamente, cioè nell'esercizio di attività pubblicistica (tassa di ancoraggio, tasse portuali e tasse connesse alle autorizzazioni di attività portuali), con rinvio ad un successivo decreto interministeriale applicativo. Quanto ai canoni da concessioni demaniali, invece, ne è stata stabilita la riconduzione al reddito imponibile, ma con una riduzione forfettaria del 50 per cento.

Il rilievo della rete portuale nazionale quale importante *asset* di sviluppo economico del Paese era stato posto nei documenti di programmazione economica, con la previsione di azioni di *policy* finalizzate al recupero della competitività economica del "sistema mare" in termini di produttività ed efficienza, attraverso lo snellimento delle procedure amministrative, l'analisi degli investimenti pubblici e della promozione di nuove politiche commerciali dei porti, lo sviluppo delle reti di trasferimento e di logistica, anche con interventi puntuali in tema di concessioni portuali e di tassazione delle operazioni riferite ai traffici marittimi.

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

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

dell'affidamento e della esecuzione delle opere finanziate, secondo un cronoprogramma connesso a quello di utilizzo dei fondi europei del PNRR.

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

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

La parte maggiore delle risorse PNC di cui trattasi, pari a 130 milioni, è stata destinata a finanziare i progetti di intervento per lo sviluppo dell'accessibilità marittima che si inseriscono nella realizzazione dell'*hub* portuale, grande opera infrastrutturale di rilievo strategico, costituente l'asse portante del Piano regolatore portuale (Prp) di Ravenna, adottato nel 2007 e connotata da un *iter* di gestazione progettuale particolarmente lungo, giunto a conclusione solo nel 2018 e con plurimi aggiornamenti tecnici[4]. La restante parte, pari a 35 milioni, è stata vincolata all'allestimento di una stazione di *cold ironing*, cioè di alimentazione elettrica delle navi ferme che ne riduce le emissioni inquinanti, sulla banchina di Porto Corsini, al servizio del *terminal* crociere.

Si anticipa qui, con rinvio per la trattazione al capitolo del presente referto dedicato al PNRR/PNC, che l'Ente ha partecipato, in tempi successivi, a bandi indetti dalle Amministrazioni titolari per la realizzazione di investimenti "a rete", con la presentazione di n. 4 progetti ammessi a finanziamento per un totale di oltre 8 milioni.

Nell'ambito del monitoraggio della Sezione sullo stato di attuazione degli interventi di cui trattasi[5], è emerso che le risorse di maggiore entità sono impiegate per opere di approfondimento dei Canali di Candiano e Baiona, identificate quali 3° e 4° stralcio della seconda fase del progetto generale relativo all'*hub* portuale di Ravenna, la cui prima fase si è

[4] Il progetto definitivo è stato approvato solo nel 2018 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, con raccomandazioni e prescrizioni, e dal Cipe (ora Cipes), con successiva sottoposizione a verifiche del Ministero dell'ambiente i cui esiti favorevoli sono confluiti nel d.m. 1° febbraio 2018, n. 44.

[5] Nota della Sezione n. 365 del 31 gennaio 2022, riscontrata dall'Autorità con nota n. 1618 in data 11 febbraio 2022, nota della Sezione n. 4751 del 14 dicembre 2022, riscontrata dall'AdSP con nota n. 229 del 9 gennaio 2023, nota della Sezione n. 3578 del 15 settembre 2023, riscontrata dall'Autorità con nota n. 10796 del 29 settembre 2023 e nota della Sezione n. 550 del 7 febbraio 2024, riscontrata dall'Autorità con nota n. 2768 del 29 febbraio 2024. Note della Sezione n. 4743 del 5 novembre 2024 e n. 15 del 3 gennaio 2025, riscontrate dall'Autorità sulla piattaforma *LimeSurvey*.

già conclusa con la stipula dei contratti d'appalto, e per la realizzazione della suddetta stazione di *cold ironing* a Porto Corsini.

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

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

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

2. ORGANI E ORGANISMI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

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

Nel corso del 2022, non vi sono stati presso l'Autorità rinnovi delle cariche in argomento, essendo in regolare costanza di mandato gli organi già nominati in precedenza e cioè:

- il Presidente, confermato con d.m. 12 gennaio 2021, n. 9;
- il Comitato di gestione, rinnovato con delibera presidenziale n. 96 del 1° aprile 2021[6];
- il Collegio dei revisori, rinnovato con d.m. 28 ottobre 2021, n. 417[7].

Circa l'attività svolta dagli organi collegiali di cui sopra in corso d'anno, si precisa che il Comitato ha tenuto n. 9 sedute e il Collegio dei revisori ne ha tenute n. 16, come da verbali in atti.

Si precisa che il mandato presidenziale è di recente venuto a scadenza, fatto che ha occasionato il commissariamento dell'Ente da parte del Mit nelle more della scelta di un nuovo Presidente, con attribuzione dell'incarico commissariale allo stesso Presidente uscente. Nel d.m. n. 32 del 26 febbraio 2025, che ha disposto detto commissariamento, è stato fissato anche il compenso spettante al Commissario, pari all'80 per cento degli emolumenti di parte fissa del Presidente ed a quota della parte variabile commisurata alla durata effettiva dell'incarico, come da d.m. 16 dicembre 2016 n. 456.

Nel corso del 2022, invece, con delibera presidenziale n. 354 del 29 novembre 2022 l'Autorità ha provveduto a nominare l'organismo interno di valutazione (Oiv) per il periodo dal 1° dicembre 2022 al 30 novembre 2025, assicurando il fisiologico subentro di un nuovo incaricato

[6] Con delibera presidenziale n. 194 del 12 giugno 2023 è stato nominato, ai sensi dell'art. 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 come sostituito dall'art. 11 del d.lgs. 31 agosto 2016, n.169, il nuovo rappresentante dell'Autorità Marittima nel Comitato di gestione dell'AdSP, a seguito di intervenuto passaggio di consegne e cessione del comando in data 27 maggio 2023.

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

a quello precedentemente in carica, in seguito ad avviso pubblico per la raccolta di manifestazioni di interesse, approvato con delibera presidenziale n. 204 dell'11 luglio 2022.

L'Oiv, nel corso dell'esercizio in esame, ha effettuato n. 7 incontri con i responsabili delle direzioni e delle aree operative, al fine di identificare i piani e gli obiettivi, poi approvati dal Comitato di gestione (delibera n. 6 del 28 aprile 2022), anche per il conseguimento dei premi di risultato.

Merita accenno in questo punto anche la presenza, a supporto dell'operato dell'AdSP, dell'organismo di partenariato della risorsa mare, contemplato dall'art. 11-*bis* della legge n. 84 del 1994, per garantire il coinvolgimento sostanziale delle diverse categorie di utenti portuali nelle scelte strategiche relative agli assetti organizzativi ed alla gestione del sistema[8]. Nella specie, l'organismo è stato istituito tempestivamente, in conformità a quanto indicato nelle linee guida ministeriali (circolare n. 710 del 2017), nella totalità dei suoi previsti tredici componenti, con delibera presidenziale del 27 aprile 2017 e da ultimo rinnovato nella composizione con delibera presidenziale del 25 giugno 2021.

L'attività svolta nell'anno 2022 è compendiata in n. 6 riunioni, i cui verbali sono pubblicati e liberamente consultabili sul sito istituzionale dell'Ente.

A norma dell'art. 7, c. 2, della legge n. 84 del 1994, gli emolumenti del Presidente, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione sono a carico del bilancio dell'Autorità di sistema portuale e vengono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

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

Presso l'Ente, pertanto, non si sono verificati nell'esercizio di riferimento del presente controllo i presupposti per l'applicazione della rideterminazione dei compensi di cui all'art. 1, c. 596 della legge n. 160 del 27 dicembre 2019 del relativo regolamento di attuazione approvato con d.p.c.m. 23 agosto 2022, n. 143.

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

La richiamata invarianza dei compensi trova coerente riscontro nei dati contabili dell'Ente, sostanzialmente invariati quanto alle voci fisse, come evidenziabile dalla tabella di raffronto storico-comparativo di seguito riportata. Gli impegni contabili risultano assunti in contabilità nel bilancio finanziario a carico della spesa corrente del titolo I, con classificazione in vari capitoli del bilancio gestionale.

Per quanto detto, i dati esposti sono frutto dell'aggregazione di una pluralità di poste contabili. Va qui per completezza evidenziato che in istruttoria l'Ente ha trasmesso l'allegato di monitoraggio compilato in data 6 giugno 2024 dal componente Mef (Ministero dell'economia e delle finanze) in seno all'organo di revisione, in riscontro alla circolare ministeriale n. 16 del 9 aprile 2024 e alla circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento per il coordinamento amministrativo (Pcm-Dica) del 29 dicembre 2022, contenente l'importo dei compensi corrisposti agli organi in carica all'entrata in vigore del richiamato d.p.c.m. n. 143 del 2022 nonché i dati di bilancio dell'ultimo triennio in base ai quali determinare le nuove spettanze.

Tabella 1 - Spesa per organi e organismi (impegni)

		2021	2022	Var. % 2022/2021
Presidente	Indennità di carica	230.000	230.000	0
	Rimborso spese	3.577	8.494	137,44
Comitato di gestione	Gettoni di presenza	750	820	9,33
	Rimborso spese	0	0	0
Collegio dei revisori/Oiv*	Indennità di carica	63.809	66.310	7,84
	Rimborso spese	1.151	4.325	275,78
	Totale**	**299.287**	**309.949**	**4,40**

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

** Nel totale non sono ricompresi gli oneri previdenziali ed assistenziali, complessivamente pari ad euro 24.724 nel 2021 e ad euro 25.835 nel 2022.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati del bilancio gestionale, del piano dei conti integrato e dei dai comunicati in istruttoria e trasmessi a sistema

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

Dette spettanze, corrispondenti alla spesa registrata in contabilità nell'anno di competenza, constano di una parte fissa pari ad euro 170.000 e di una parte variabile pari ad euro 60.000. Quest'ultima, anch'essa impegnata per l'intero nell'esercizio di riferimento, viene liquidata

subordinatamente alla conclusione dell'*iter* di valutazione positiva di conseguimento degli obiettivi stabiliti dalle apposite direttive ministeriali annuali[9] e, perciò, erogata in conto residui nell'esercizio successivo, come avvenuto anche nell'esercizio all'esame. Secondo quanto accertato in istruttoria, infatti, i compensi variabili sono stati erogati nel 2023 previa acquisizione da parte del Comitato di gestione dell'esito della valutazione ministeriale sul pieno raggiungimento degli obiettivi (come deliberato nella seduta del 27 aprile 2023)[10]. Il differenziale fra tale componente indennitaria, complessivamente pari ad euro 230.000, e l'importo degli impegni rappresentato in tabella, per il 2022 pari a euro 238.494 è iscritto in contabilità alla voce dei rimborsi spese.

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

Le spettanze dei componenti del Collegio dei revisori[11] consistono, nel rispetto delle indicazioni ministeriali, in euro 18.400 per il presidente, euro 15.655 per i componenti effettivi ed in euro 2.300 per i supplenti. Detti emolumenti non hanno subito variazioni nell'esercizio esaminato, comportando una spesa annuale complessiva di euro 54.309 al netto dei riconosciuti rimborsi spese e sono computati a bilancio (e in tabella) unitamente ai compensi spettanti all'Oiv.

Dalla tabella n. 1 si rileva nel 2022 un incremento della spesa per rimborsi spese.

---

[9] Con direttiva n. 28 del 4 febbraio 2022 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ha individuato gli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei presidenti delle Autorità di sistema portuale per l'anno 2022 ed in particolare gli obiettivi assegnati al presidente dell'AdSP.

[10] Con nota n. 11936 del 19 aprile 2023, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato all'AdSP le valutazioni finali dei risultati, rapportati all'attività complessivamente svolta dal vertice decisionale dell'Ente nel corso del 2022 nelle varie fasi di declinazione dei cinque obiettivi istituzionali generali assegnati, con indicazione del conseguente punteggio, comprensivo della valutazione del comportamento organizzativo.

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

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

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

La tesi ministeriale ha influito anche sul computo dei risparmi di spesa da versare a norma dello stesso art. 6, c. 21 del richiamato decreto-legge n. 78 del 2010[12], anch'essi secondo il Ministero non comprensivi di una riduzione di spesa che nella specie è stata reputata inapplicabile.

Si evidenzia a questo proposito che la questione presenta strascichi anche nel contesto del nuovo regime dei limiti di spesa, fissato dall'art. 1, comma 590 e seguenti della legge 23 dicembre 2019, n. 160, ed applicabile dal 2020. In effetti, detta nuova disciplina ha ridefinito gli obblighi di risparmio di spesa e quantificato quelli di versamento sull'entità versata in passato. A tale specifico riguardo, infatti, l'art. 1, c. 594, della citata legge n. 160 del 2019 ha stabilito che a partire dal 2020, al fine di assicurare il rispetto degli obiettivi di finanza pubblica, gli enti e

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

gli organismi di cui al comma 590, ivi comprese le autorità indipendenti, sono tenuti a versare annualmente entro il 30 giugno di ciascun anno ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato un importo pari a quanto dovuto nell'esercizio 2018, in applicazione delle abrogate norme di cui all'allegato A, annesso a detta legge (tra cui rientrano l'art. 6, c. 3 del decreto-legge n. 78 del 2010 e l'art. 5, c. 14 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135) incrementato del 10 per cento.

3. ARTICOLAZIONE ORGANIZZATIVA E GESTIONE DEL PERSONALE

3.1. Assetto organizzativo

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

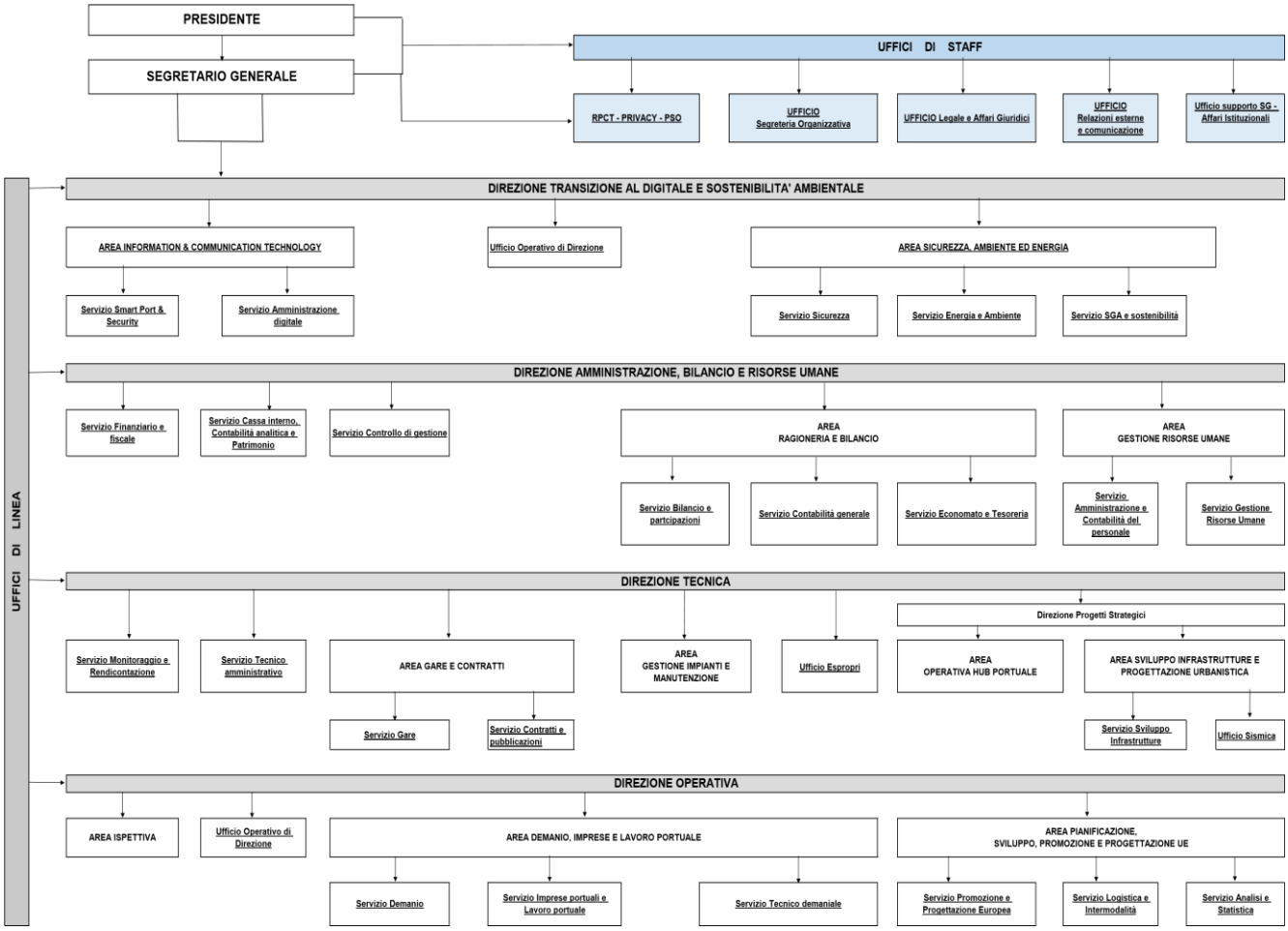
Va evidenziato, peraltro, come la normativa primaria lasci ampi spazi di autonomia alle Autorità nella definizione dell'articolazione interna dei propri uffici amministrativi.

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

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

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

Figura 1 - Organigramma segreteria tecnico operativa AdSP - Periodo 2022/2023



Fonte: Ente

Detto organigramma recepisce la variazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa, approvata dal Comitato di gestione, con delibera n. 12 del 6 ottobre 2022, consistente nell'istituzione di due nuove figure di livello dirigenziale (un dirigente "Progetti strategici" e un dirigente "Transizione al digitale e sostenibilità ambientale - Rpct - Responsabile trattamento dati personali, *privacy*") e di tre nuove figure non dirigenziali (un quadro A, uno B e un 1° livello).

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

L'Autorità ha provveduto, a seguito dell'emanazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, in data 19 luglio 2021, delle linee guida in materia di

Sportello unico amministrativo, con delibera del Comitato di gestione n. 17 del 30 settembre 2021, ad approvare il regolamento del proprio Sua e, con successiva deliberazione presidenziale n. 365 del 16 dicembre 2021, ha proceduto a nominarne il responsabile, con individuazione di un sostituto per le ipotesi di temporaneo impedimento e situazioni di eventuali incompatibilità. Tali incarichi sono stati rispettivamente conferiti al segretario generale, in virtù del ruolo apicale ricoperto e al direttore operativo dell'AdSP, quale dirigente dell'unità organizzativa cui fanno capo la maggioranza dei procedimenti. Gli incarichi non comportano ulteriori oneri a carico dell'Ente.

3.2. Il personale

Il segretario generale, la cui nomina a norma dell'art. 10 della legge n. 84 del 1994 compete al Comitato di gestione, su proposta del Presidente e previo confronto comparativo tra esperti di comprovata esperienza manageriale e qualificazione professionale, non grava sulla pianta organica ed è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'art. 53 del d.lgs. n. 165 del 30 marzo 2001. Il rapporto di lavoro è regolato da contratto di diritto privato che si conforma al Ccnl dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi del 25 novembre 2004 e successivi rinnovi, assunto a riferimento dalle Autorità anche con riguardo al personale dirigenziale, in forza di sottoscrizione di appositi protocolli d'intesa tra Assoporti e Federmanager in data 24 marzo 2011 e 22 dicembre 2015. La durata dell'incarico è fissata in un quadriennio, rinnovabile per una sola volta.

Nel corso dell'esercizio 2022 ed a decorrere precisamente dall'11 settembre, il segretario generale, nominato dal Comitato di gestione con delibera n. 3 del 15 marzo 2021, per il periodo dal 16 marzo 2021 al 15 marzo 2025, ha cessato anticipatamente l'incarico per dimissioni volontarie.

Con delibera presidenziale del 29 agosto 2022, n. 246 l'Ente ha proceduto all'approvazione di un avviso pubblico finalizzato alla ricezione di manifestazioni di interesse da parte di soggetti idonei all'affidamento dell'incarico di segretario generale, all'esito della quale il Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'AdSP, con delibera n. 11 del 6 ottobre 2022 ha designato un nuovo segretario generale con decorrenza immediata e per la durata di un

quadriennio. L'attuale segretario generale, prima di detta nomina, ricopriva il ruolo di direttore tecnico.

Il trattamento economico annuo lordo attributo al segretario generale in carica fino all'11 settembre 2022, stabilito in una parte fissa pari ad euro 140.000, da corrispondersi in 13 mensilità, ed in una variabile pari ad euro 15.250 legata al conseguimento degli obiettivi annuali predeterminati all'inizio dal presidente dell'Ente, sentito il Comitato di gestione, è stato corrisposto in ragione del servizio effettivamente prestato.

Per quanto concerne il segretario generale in carica dal 6 ottobre 2022, remunerato nell'anno per la sola durata in carica, è stato allo stesso attribuito un trattamento economico annuo pari ad euro 141.500 relativamente alla parte fissa ed euro 40.000 relativamente alla parte variabile della retribuzione.

La situazione contabile, quale emerge dai dati consuntivi riportati nella sottostante tabella, evidenzia un andamento effettivo della spesa pressoché in linea con i dati dello scorso esercizio.

Tabella 2 - Spesa per il segretario generale (cap. U112/0)

Es. 2021 conto competenza				Es. 2022 conto competenza			
Stanziamento Definitivo	Impegni	Pagamenti	Residui	Stanziamento Definitivo	Impegni	Pagamenti	Residui
156.000	154.288	139.038	15.250	155.250	155.250	131.691	23.559

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconti gestionali

I pagamenti effettuati nel 2022 sono stati rispettivamente pari ad euro 131.691, con formazione di residui di euro 23.559 per il pagamento dell'indennità di risultato, come noto liquidabile solo l'anno successivo e dopo le prescritte verifiche.

Secondo quanto reso noto dall'Ente, nella specie su tali importi sono stati effettuati pagamenti pari ad euro 4.356, disposti con delibera presidenziale n. 164 del 23 maggio 2023 in favore del segretario generale subentrante a titolo di indennità di risultato commisurato ai circa tre mesi (dal 6 ottobre 2022 al 31 dicembre 2022) di svolgimento dell'incarico per l'anno 2022.

Nessun emolumento è stato, invece, corrisposto al segretario generale in carica dal 1° gennaio 2022 all'11 settembre 2022, in quanto l'art. 9, c. 3, del regolamento operativo per il sistema di valutazione dei dipendenti dell'AdSP prevede che l'indennità variabile non viene erogata in caso di cessazione del rapporto di lavoro in corso d'anno, salvo casi eccezionali motivati che non sono stati riscontrati nel caso di specie.

3.3. Dotazione organica, personale in servizio e assunzioni

Con riferimento alla dotazione di personale, si è già riferito nel precedente referto, al quale si rinvia per maggiori dettagli, come l'Ente abbia perfezionato nel corso del 2021 plurime modifiche della propria dotazione organica, l'ultima delle quali adottata con deliberazione del Comitato di gestione n. 21 del 28 ottobre 2021, approvata dal Mims in data 19 novembre 2021. In forza di tale intervento, la dotazione è stata determinata in complessive n. 84 unità, escluso il segretario generale, di cui n. 4 di area dirigenziale e n. 80 suddivise in profili e livelli professionali, secondo la classificazione operata dal Ccnl dei lavoratori dei porti, sottoscritto da Assoporti in data 15 dicembre 2015 ed applicato dalle nuove Autorità ai sensi dell'art. 6, c. 5, della legge quadro.

Nel corso del 2022, con delibera presidenziale n. 316 del 28 ottobre 2022, l'Ente ha approvato anche il Piano integrato di attività ed organizzazione (Piao) 2022-2024, aggiornato in data 31 marzo 2023, con delibera presidenziale n. 110, per il periodo 2023-2025, in data 31 gennaio 2024, con delibera presidenziale n. 28, per il periodo 2024-2026 e da ultimo in data 30 gennaio 2025, con delibera presidenziale n. 30, per il periodo 2025-2027.

Con deliberazione n. 12 del 6 ottobre 2022, il Comitato di gestione ha poi proceduto a nuova modifica della pianta organica, approvata dal Mims in data 20 ottobre 2022, prevedendo un ulteriore incremento delle risorse umane reputate necessarie per garantire la piena funzionalità dell'Ente, anche quale soggetto attuatore nell'ambito dei progetti di cui al PNRR, da effettuare anche mediante progressioni di carriera, secondo le modalità previste dall'apposito regolamento dell'Ente approvato dal Ministero vigilante. La nuova pianta organica si compone di complessive n. 89 unità, escluso il segretario generale, di cui n. 6 di area dirigenziale e n. 83 suddivise in profili e livelli professionali.

Nel corso dell'esercizio 2022, è stato dato seguito ad attività di reclutamento finalizzata a adeguare il personale in servizio a quello contemplato in dotazione, con l'assunzione di due unità impiegatizie da destinare agli uffici dell'Ente, all'assunzione di dette unità, di cui una per il servizio "gare e contratti" della direzione tecnica ed una per l'area "demanio, imprese e lavoro portuale" della direzione operativa. Vi sono state, peraltro, due cessazioni nella stessa area funzionale.

La tabella che segue riporta la consistenza del personale al 31 dicembre 2022 in raffronto con la situazione dell'esercizio precedente e con l'evoluzione della dotazione, denotando come la

stessa sia ancora inferiore a quella programmata. In effetti, a tale data l'organico, nel saldo tra cessazioni ed assunzioni, risulta sostanzialmente invariato, registrando la riduzione di una unità in ragione della attribuzione delle funzioni di segretario generale ad un dipendente già dirigente tecnico dell'Ente.

Tabella 3 - Dotazione organica e consistenza del personale a tempo indeterminato

Profilo Professionale	Dotazione organica (del. n. 21 del 28/10/2021)	Dotazione organica (del. n. 12 del 06/10/2022)	Personale al 31/12/2021	Personale al 31/12/2022	Scostamenti 2022 fra organico di fatto e di diritto (del. n. 12 del 2022)
Dirigenti	4	6	4	3	-3
Quadri (A e B)	23	28	22	22	-6
Impiegati	57	55	51	51	-4
TOTALE	**84**	**89**	**77**	**76**	**-13**

Fonte: rendiconto generale 2022

Dalla nota integrativa al rendiconto generale 2022 si evince che, delle due ulteriori procedure di selezione esterne avviate nel 2021, quella per n.1 posto di impiegato tecnico di 1° livello destinato alla "Direzione tecnica - servizio sicurezza, ambiente, igiene, qualità" si è conclusa in data 20 luglio 2022 senza alcun idoneo alla copertura del ruolo, mentre quella per n. 3 posti di impiegato tecnico di 1° livello destinati agli uffici dell'Ente è stata revocata in data 12 novembre 2022.

Risulta altresì dalla nota integrativa che, nel corso dell'esercizio in esame, l'Ente ha continuato a dare attuazione alle previsioni di adeguamento della dotazione organica, avviando n. 9 procedure selettive pubbliche per alcuni dei ruoli vacanti, nonché n. 3 procedure di progressione di carriera del personale assunto a tempo indeterminato, riepilogati nelle seguenti tabelle.

Tabella 4 - Procedure di selezione esterne avviate nel 2022

Data avvio procedura	Posizione	Termine presentazione domande
25/10/2022	n. 1 posto di funzionario amministrativo "specialista controllo gestione" di primo livello del c.c.n.l., con contratto a tempo pieno e indeterminato destinato alla Direzione amministrazione, bilancio e risorse umane	24/11/2022
13/12/2022	n. 1 posto di dirigente preposto alla Direzione Transizione al digitale e sostenibilità ambientale, con contratto a tempo pieno e indeterminato	12/1/2023
13/12/2022	n. 1 posto di dirigente preposto alla Direzione Progetti strategici nella Direzione Tecnica, con contratto a tempo pieno e indeterminato	12/1/2023
13/12/2022	n. 1 posto di funzionario tecnico "specialista informatico" livello quadro B del c.c.n.l., destinato agli uffici dell'Ente	12/1/2023
13/12/2022	n. 1 posto di funzionario tecnico "specialista informatico" di primo livello del c.c.n.l., destinato agli uffici dell'Ente	12/1/2023
13/12/2022	n. 1 posto di funzionario tecnico di primo livello del c.c.n.l., destinato al servizio Sicurezza, ambiente, igiene, qualità	12/1/2023
13/12/2022	n. 1 posto di funzionario tecnico di primo livello del c.c.n.l., destinato alla Direzione Tecnica	12/1/2023
13/12/2022	n. 1 posto di impiegato tecnico "geometra "di secondo livello del c.c.n.l., destinato al servizio tecnico demaniale della direzione operativa	12/1/2023
13/12/2022	n. 1 posto di impiegato amministrativo di secondo livello del c.c.n.l., destinato all'ufficio legale e affari giuridici	12/1/2023

Fonte: rendiconto generale 2022

Tabella 5 - Procedure di progressione interne avviate nel 2022

Data avvio procedura	Posizione	Termine presentazione domande
6/12/2022	n. 1 posto di funzionario tecnico - livello di inquadramento "Quadro A" del c.c.n.l., destinato alla Direzione Tecnica - Capo area sviluppo infrastrutture e progettazione urbanistica	5/1/2023
6/12/2022	n. 1 posto di impiegato tecnico operativo di 2° livello del c.c.n.l., destinato al servizio IT e *Security*	5/1/2023
6/12/2022	n. 1 posto di impiegato amministrativo di 2° livello del c.c.n.l., destinato al servizio Coordinamento e politiche Ue	5/1/2023

Fonte: rendiconto generale 2022

Circa le modalità di selezione adottate, l'Ente riferisce di procedure selettive rispettose dei principi di adeguata pubblicità, massima trasparenza e pari opportunità, in conformità ai principi del titolo I del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165, come richiamati dall'art. 6, c. 6, della legge n. 84 del 1994 e puntualizzati nel tempo dal Ministero vigilante, con nota del 27 novembre 2017; tali principi sono stati recepiti nell'ordinamento dell'Ente stesso con l'apposito

regolamento, emanato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 12 del 28 giugno 2017 ed approvato dal Ministero vigilante in data 21 luglio 2017[13].

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

Nel corso del 2022 è stata assunta a seguito di procedura selettiva ad evidenza pubblica n. 1 figura impiegatizia di secondo livello del Ccnl lavoratori dei porti, a tempo determinato per un periodo di dodici mesi a decorrere dal 2 novembre 2022. L'assunzione è stata finanziata con i fondi europei nell'ambito dei progetti "Access2Napa" e "Ravenna *port Hub Infrastructural work*". Sempre nell'ambito di detti progetti l'Ente ha avviato in data 26 agosto 2022 una procedura selettiva ad evidenza pubblica per n. 3 posti di impiegato amministrativo di terzo livello del Ccnl dei porti, con contratto a tempo determinato della durata di dodici mesi.

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

3.4. Costo del personale e valutazione delle performance

Il personale delle AdSP è, come detto, inquadrato nel Ccnl dei lavoratori dei porti. In data 15 dicembre 2015 è stato sottoscritto il Ccnl con decorrenza 1° gennaio 2016-31 dicembre 2018.

In data 24 febbraio 2021 è stato sottoscritto l'accordo di rinnovo del suddetto Ccnl sino al 31 dicembre 2023.

Al personale dirigente, a seguito di sottoscrizione in data 22 dicembre 2015 del protocollo d'intesa tra Assoporti e Federmanager, viene applicato il c.c.n.l. per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, rinnovato in data 30 luglio 2019 per il periodo 1° gennaio 2019-31 dicembre 2023.

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

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

Tabella 6 - Oneri per il personale (impegni)

Tipologia dell'emolumento	2021	2022	Var. % 2022/2021
Emolumenti al segretario generale	154.288	155.250	0,62
Emolumenti fissi al personale dipendente	3.166.717	3.233.607	2,11
Emolumenti variabili al personale dipendente	90.117	30.625	-66,02
Indennità e rimborso spese di missione	6.875	30.434	342,69
Spese di missione per riunioni presso organi internazionali o comunitari	0	0	0
Altri oneri per il personale	87.955	61.156	-30,47
Spese per l'organizzazione di corsi e formazione	16.758	23.569	40,64
Formazione obbligatoria del personale	7.741	3.330	-56,98
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	1.070.394	1.094.610	2,26
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	628.053	835.000	32,95
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	17.657	22.092	25,12
TOTALE	**5.246.554**	**5.489.673**	**4,63**
Accantonamento Tfr *	332.194	474.080	42,71
TOTALE	**5.578.748**	**5.963.753**	**6,90**

* La voce ricomprende sia la quota di accantonamento Tfr dell'anno in corso, pari ad euro 265.249 sia le relative somme accantonate per imposta sostitutiva, contributi aggiuntivi e rivalutazione del fondo, complessivamente pari ad euro 208.831.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto gestionale e conto economico

Detta spesa, comprensiva di emolumenti ed oneri direttamente corrisposti al personale nonché di altre tipologie di spesa correlate (costi di formazione, costo del medico competente, ecc.), registra un incremento del 4,63 per cento, passando da euro 5.246.554 ad euro 5.489.673, attribuibile a maggiori spese sia per emolumenti fissi al personale (+2,11 per cento) sia per

oneri derivanti dalla contrattazione decentrata o aziendale (+32,95 per cento), la cui quantificazione deriva dall'accordo integrativo sottoscritto in data 22 dicembre 2022 per il triennio 2022-2024.

Si registra altresì un notevole incremento della spesa relativa alle indennità e ai rimborsi per missioni, che passano da euro 6.875 ad euro 30.434 nel 2022.

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

Il Comitato di gestione, in ottemperanza al piano triennale del ciclo delle *performance* 2021-2023, con delibera n. 6 del 28 aprile 2022, ha approvato la proposta di obiettivi individuali e di area per il ciclo della *performance* afferente all'anno 2022, comunicati dall'Oiv con comunicazione n. 2 del 2022. Particolare attenzione alla determinazione degli obiettivi di struttura è stata, poi, dedicata nell'ambito del richiamato Piao 2022-2024, di cui alla delibera presidenziale n. 316 del 28 ottobre 2022 in apposita sezione dedicata alla *performance*. In tale contesto, anche su specifico *input* dell'Oiv, per migliorare il processo di valutazione sono stati previsti a partire dall'anno 2022 momenti periodici di verifica del percorso di raggiungimento degli obiettivi da parte dei valutatori in confronto con i valutati.

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

Il Comitato di gestione, con delibera n. 12 del 27 aprile 2023, ha approvato la relazione sul funzionamento complessivo del sistema di valutazione della *performance* per l'anno 2022.

I dati reddituali del personale dipendente sono influenzati dall'applicazione di regole proprie di comparti di contrattazione privata applicabili alla dirigenza e ai lavoratori portuali. In effetti, in forza di tali contratti la struttura della retribuzione comprende diverse voci

(indennità di funzione, scatti di anzianità e incentivi per funzioni particolari) che hanno carattere individualizzato, condizionando i singoli trattamenti spettanti anche a dipendenti della stessa categoria professionale e la dinamica della spesa nel tempo.

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

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

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

Tabella 7 - Costo unitario medio

2021			2022		
Costo	**Personale**	**Costo m. unitario**	**Costo**	**Personale**	**Costo m. unitario**
5.578.748	77	72.451	5.963.753	76	78.470

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconti gestionali

Il costo medio registra nel 2022 un ulteriore aumento dell'8,31 per cento rispetto all'anno 2021, già in crescita rispetto al passato.

Come evidenziabile dai dati riportati nella tabella n. 6, il segnalato andamento incrementale risulta influenzato dall'aumento degli oneri previdenziali ed assistenziali a carico dell'Ente (+2,26 per cento), dagli oneri derivanti dalla contrattazione decentrata o aziendale (+32,95 per cento), dagli oneri derivanti da rinnovi contrattuali (+25,12 per cento), e dalle spese relative all'organizzazione di corsi e formazione del personale (+40,64 per cento) nonché dalle spese per le indennità e i rimborsi per missioni (+342,69 per cento).

La seguente tabella riepiloga le tipologie di indennità e compensi incentivanti corrisposti al personale nell'anno 2022, e le relative somme lorde erogate al personale stesso, al netto degli oneri a carico dell'AdSP, poste a confronto con l'anno 2021.

Tabella 8 - Indennità e compensi incentivanti corrisposti al personale nell'anno 2022

Tipologia dell'emolumento	2021	2022	Var. % 2022/2021
Indennità	21.495	30.051	39,80
Superminimo	495.536	483.444	-2,44
Retribuzione variabile di risultato	376.873	357.930	-5,03
Incentivo funzioni tecniche	325.834	343.606	5,45
Totale	**1.219.738**	**1.215.031**	**-0,39**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati forniti dall'Ente

Anche nel corso del 2022, l'Ente ha dato seguito ai recuperi mensili - disposti a partire da 2018 e con rateizzazione quinquennale - di somme indebitamente erogate ai dipendenti a titolo accessorio (per aumenti contrattuali e "superminimo"), in violazione dell'art. 9, c. 1, del decreto-legge n. 78 del 2010. Come comunicato dall'AdSP in istruttoria, i recuperi effettuati relativamente a "superminimi" e a titolo di "aumenti contrattuali" in tale anno ammontano rispettivamente ad euro 22.811 (euro 25.034 nel 2021) e ad euro 21.189 (euro 32.479 nel 2021). Si evidenzia che, per quanto riguarda gli "aumenti contrattuali", l'Ente ha proceduto ad effettuare l'ultima trattenuta nella busta paga di settembre 2022, mentre relativamente ai "superminimi" al 31 dicembre 2022 risultano da recuperare euro 16.294. Al 1° ottobre 2023 anche detto importo risulta completamente recuperato, in quanto l'Ente ha operato l'ultima trattenuta nel mese di settembre 2023.

3.5. Incarichi di consulenza e collaborazione autonoma

Nell'esercizio 2022, risultano contabilizzate nella parte corrente del bilancio finanziario ed emergenti dalla classificazione analitica di cui al d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132 (piano dei conti integrato) uscite per incarichi consulenziali e di prestazione d'opera intellettuale per la realizzazione di investimenti di importo pari a euro 1.761.904 (euro 1.087.071 nel 2021). Il dato registra un incremento del 62,08 per cento rispetto al 2021, e conferma il *trend* di crescita già rilevato nell'esercizio precedente rispetto al passato.

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

Le altre attività commissionate all'esterno costituiscono, secondo quanto in atti, incarichi aventi ad oggetto prestazioni di natura tecnica, prevalentemente riconducibili all'ambito dei servizi di architettura e di ingegneria rientranti nella disciplina del d.lgs. n. 50 del 18 aprile

2016 e che sono finanziati a carico della parte capitale del bilancio, stante la loro natura di attività che si inseriscono necessariamente nel procedimento relativo alla realizzazione di interventi infrastrutturali.

Al riguardo, si evidenzia che il ricorso a professionalità esterne per lo svolgimento di attività istituzionali non è riconducibile ad un archetipo normativo unitario e neppure a concettuale univocità positiva, in quanto oggetto di norme con finalità e perimetri applicativi diversi, la cui osservanza è legata ai contenuti concreti degli atti di conferimento, come precisato dalla giurisprudenza contabile che ha enucleato principi comuni ai quali improntare l'operato delle amministrazioni in questo campo a garanzia della regolarità della gestione[14].

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

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

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

4. COMPETENZE ISTITUZIONALI E ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA

I compiti attribuiti alle Autorità di sistema portuale dall'art. 6, comma 4, della legge n. 84 del 1994, nel testo vigente, si sostanziano in attività di varia natura riferita agli ambiti di rilievo per la corretta gestione del sistema portuale, tutte da svolgersi in modo strategicamente pianificato al fine di sviluppare le potenzialità economiche dell'area portuale di pertinenza, accrescendone i caratteri di volano dell'economia nazionale.

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

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

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

- gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;
- gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità medesima, le ulteriori aree, pubbliche e private, ad essa assoggettate;
- la suddivisione degli ambiti portuali in aree portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città;

- i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale, nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

Tale Documento, nel contesto disegnato dalle norme di riforma della legislazione portuale ed in particolare dal d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 (c.d. "correttivo porti"), costituisce la cornice alla quale ricondurre, secondo un ordine razionale e coordinato, gli obiettivi delle attività di breve e medio periodo rientranti nei diversi ambiti di competenza delle Autorità ed in primo luogo quelle di gestione del demanio portuale e di pianificazione e gestione delle opere di grande infrastrutturazione.

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

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

4.1. La programmazione strategica presso l'Autorità

L'Autorità, come già evidenziato nel precedente referto, ha avviato l'*iter* di adozione del Documento di pianificazione strategica di sistema soltanto nel corso del 2023[15], portandolo a compimento con le prescritte approvazioni, al termine dell'esercizio 2024.

Nell'esercizio 2022, quindi, l'Ente ha conformato la propria attività in ragione del conseguimento degli assetti strutturali del porto ravennate definiti nell'ambito del Piano regolatore portuale, adottato nel 2007, giunto a perfezionamento, con le autorizzazioni di legge propedeutiche all'avvio a concreta attuazione, nel 2012 - cioè dopo ben un quinquennio - a seguito dell'emanazione del c.d. "decreto Via" da parte dei Ministeri allora competenti[16], e prorogato nell'efficacia fino al 18 maggio 2027 , cioè per un decennio dalla naturale scadenza originaria, con decreto n. 215 del 7 agosto 2017 del Ministero dell'ambiente.

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

Lo stesso, in linea di continuità con l'operato dei soggetti succedutisi nel governo del territorio e quale strumento reputato idoneo a supportare gli obiettivi strategici connaturati alla vocazione commerciale del porto di Ravenna, è stato in concreto recepito dalla nuova Autorità. Ad esso sono stati apportati alcuni successivi aggiornamenti, considerati dall'Ente come meri aggiustamenti di carattere tecnico finalizzati al miglior perseguimento delle strategie di potenziamento del porto canale[17], per i commerci internazionali.

---

[15] Tale *iter* ha avuto concreto avvio con l'indizione, previa adozione di apposita delibera presidenziale a contrarre n. 338 del 28 settembre 2023, di una procedura di gara sia per l'affidamento del servizio di elaborazione del Dpss, sia per l'eventuale variante al Prp, approvando le modalità di espletamento mediante procedura aperta, con applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.

[16] Si tratta del decreto n. 6 del 20 gennaio 2012, emanato dal Ministro per l'ambiente di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali ed avente ad oggetto il rilascio della valutazione di impatto ambientale *ex* artt. 19 e seguenti del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nel testo già all'epoca emendato da norme successive ed a tutt'oggi vigente.

[17] Come si evince in atti, secondo l'AdSP, obiettivo principale del Prp è il rafforzamento del ruolo del porto di Ravenna mediante la crescita dei traffici commerciali, con particolare riferimento al traffico dei contenitori. Per il raggiungimento di tale obiettivo il Prp prevede in grande scala la modifica delle opere esterne di difesa, l'approfondimento dei fondali dei canali conseguente all'incremento delle dimensioni delle navi ed il reperimento di un'area da destinare a *terminal* specializzato nel

Di fatto, la strategia di rilancio dell'area portuale è stata orientata alla realizzazione di opere pianificate già a partire dal 2007, imponenti ed ambiziose, da ultimo oggetto anche di ampliamenti progettuali ricondotti alle finalità del PNRR/PNC. Non è stata avvertita l'esigenza di trasposizione nel nuovo atto (Dpss) *ad hoc* previsto dal legislatore con la finalità precipua di promuovere la migliore integrazione socio-economica tra realtà portuali e territori circostanti, nel rispetto delle competenze dei livelli di governo locali deputati a rappresentare i bisogni collettivi.

Al riguardo ed a titolo d'aggiornamento, si riferisce comunque che, in ossequio a quanto prescritto dal vigente art. 5 della legge n. 84 del 1994, il Comitato di gestione dell'Autorità con deliberazione n. 25 del 18 settembre 2024 ha completato l'avviato *iter* di adozione del Dpss.

Il Documento è stato sottoposto nel mese di ottobre 2024 all'esame del Comune di Ravenna e della Regione Emilia-Romagna, come prescritto dal citato art. 5, c. 1-*bis*, con indizione di apposita conferenza di servizi decisoria *ex* art. 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, improntata espressamente a modalità "semplificata" ed "asincrona", conseguendo nel mese di dicembre 2024 il parere favorevole del Comune (delibera del Consiglio comunale del 10 dicembre 2024, n. 144) e l'assenso della Regione Emilia-Romagna (trasmesso all'AdSP con nota del 19 dicembre 2024). In data 20 dicembre 2024 il Documento è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e trasporti per l'approvazione di competenza.

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

traffico contenitori. Nel 2019 il traffico marittimo internazionale delle merci è stato di 11 miliardi di tonnellate, con un incremento del 2,7 per cento sul 2018 che è inferiore alla media storica del 3,5 per cento e al rialzo del 4,1 per cento nei trasporti internazionali via mare registrato nel 2018. L'indebolimento del *trend* di crescita del commercio marittimo è evidenziato dall'ultimo rapporto "*Review of Maritime Transport*" elaborato dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo (Unctad). Il calo della crescita del commercio marittimo è il risultato di diversi fattori, tra cui un indebolimento del sistema commerciale multilaterale e un crescente protezionismo. Nel 2019 il trasporto via mare di rinfuse liquide (29 per cento), costituite principalmente da petrolio grezzo, prodotti petroliferi raffinati, gas e prodotti chimici, è aumentato dell'1,5 per cento, salendo a quasi 3,2 miliardi di tonnellate. Gli altri carichi secchi, costituiti da merci in *container* e merci convenzionali (41,8 per cento), hanno segnato un più consistente incremento (4,1 per cento) attestandosi a 4,6 miliardi di tonnellate.

Infatti, al primo Pot, riferito al triennio 2017-2019 ed adottato dalla Autorità di sistema neoistituita a seguito dell'entrata in vigore della riforma portuale[18], hanno fatto seguito due delibere di aggiornamento, denominate prima e seconda revisione annuale, adottate peraltro secondo una cadenza temporale differita rispetto alle singole annualità cui gli aggiornamenti stessi si riferiscono[19]. La struttura dei richiamati aggiornamenti è omogenea rispetto a quella del Pot originario cui essi fanno riferimento: infatti, la nuova amministrazione ha inteso espressamente attribuire agli stessi (nei quali la distribuzione degli interventi programmati avviene fra cinque assi reputati di rilievo strategico)[20] carattere di continuità rispetto ai contenuti dell'analogo atto, approvato in vigenza della normativa antecedente alla riforma.

L'Autorità ha, poi, perfezionato un secondo Pot, riferito al triennio 2021-2023 ma anche esso adottato soltanto al termine del primo esercizio di riferimento (delibera n. 21 del 16 dicembre 2020) e, peraltro, con carattere dichiaratamente solo ricognitivo di quanto già contemplato dagli aggiornamenti precedenti.

Il Pot 2021-2023, fatto oggetto di un primo ed un secondo aggiornamento, rispettivamente approvati con deliberazioni del Comitato di gestione n. 1 del 13 febbraio 2023 e n. 6 del 25 gennaio 2024, è articolato in n. 6 assi principali di intervento al cui ambito sono ricondotte svariate linee di azioni, valorizzate in apposito prospetto riepilogativo.

Si tratta di un documento che pone al centro obiettivi strategici coerenti con i temi e le missioni del PNRR, trasmesso alla Commissione europea in data 30 aprile 2021, armonizzati con quelli del Piano strategico nazionale della portualità della logistica (Psnpl), e ricalca, in sintesi, l'approccio integrato che emerge dal documento del Mims "10 anni per trasformare l'Italia", con le sue aree di intervento. Nella specie, gli assi strategici relativi al triennio 2021-2023, i seguenti obiettivi strategici, declinati sistematicamente in azioni - anch'esse armonizzate con le linee portanti del PNRR e del Psnpl - e in interventi specifici di varia tipologia (lavori, servizi, concessioni): digitalizzazione, innovazione, competitività; rivoluzione verde e transizione ecologica; sviluppo del sistema portuale; intermodalità e logistica integrata; rigenerazione urbana e coesione territoriale.

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

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

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

5. PIANIFICAZIONE E GESTIONE DELLE OPERE PORTUALI

Le Autorità di sistema portuale, come la generalità delle amministrazioni pubbliche, sono tenute a adottare, in allegato al bilancio di previsione annuale, il Programma triennale dei lavori pubblici (Ptl), ai sensi della vigente normativa sui contratti pubblici (per l'esercizio 2022, contenuta ancora nell'art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016 - codice dei contratti pubblici). I contenuti di tale atto sono fissati dalla norma primaria di riferimento che ne sottolinea le finalità, consistenti nel concretizzare le iniziative di cui alla pianificazione strategica, attualizzandone i contenuti con una riprogrammazione operativa volta ad efficientare e a razionalizzare l'impiego delle risorse disponibili. Il Ptl, da redigere secondo schemi di riferimento omogenei adottati con apposito regolamento ministeriale[21], contiene l'elenco annuale dei lavori, riferito alle opere da avviare nell'anno e per le quali vanno indicate con puntualità le fonti di finanziamento in raccordo con la pianificazione del bilancio al quale l'elenco accede come parte integrante.

5.1. I Ptl adottati dall'Autorità di sistema

L'Ente ha regolarmente formalizzato, con apposite deliberazioni del Comitato di gestione ed insieme ai bilanci di previsione ed al bilancio pluriennale, i propri programmi triennali dei lavori, con annessi elenchi annuali.

Nella specie e per l'anno oggetto di verifica, la formalizzazione del programma triennale è avvenuta con riferimento al triennio 2022-2024 con delibera del Comitato di gestione n. 20 del 28 ottobre 2021, contenente anche il relativo elenco annuale dei lavori da avviare nel 2022.

L'atto in argomento è stato sistematicamente assoggettato a modifiche nel corso del primo esercizio di riferimento[22], con l'evidente finalità di mantenerne il collegamento con la pianificazione di bilancio. Le modifiche, infatti, sono coeve alle manovre di assestamento e/o di variazione di bilancio sottoposte ad approvazione del Comitato di gestione. Gli aggiustamenti che non impattano sulla manovra allocativa, ma sono necessari a dare attuazione al programma nel contesto della gestione del bilancio, sono demandati per delega al segretario generale ed al responsabile tecnico.

[21] Regolamento approvato con d.m. 16 gennaio 2018, n. 14.

[22] Il Ptl del 2022 ha subìto interventi di modifica, con delibere del Comitato di gestione n. 1 dell'8 febbraio 2022, n. 5 del 28 aprile 2022, n. 10 del 28 luglio 2022 e n. 15 del 27 ottobre 2022.

La tabella che segue mostra la consistenza complessiva e per fonti di finanziamento del Ptl approvato, nella versione inziale ed in quella finale aggiornata, ricavabile dall'esame degli atti di variazione.

Tabella 9 - Programma triennale lavori pubblici adottato nel 2022: consistenza iniziale e finale

Tipologia risorse	Ptl 2022-2024	
	Iniziale	Finale
Entrate con destinazione vincolata	165.000.000	165.000.000
Entrate per contrazione mutui	24.000.000	0
Entrate da capitali privati	0	18.422.000
Stanziamenti di bilancio	15.300.000	26.340.000
Altra tipologia	0	0
Totali	**204.300.000**	**209.762.000**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ptl approvati

Le motivazioni a sostegno delle esposte variazioni non si evincono in modo puntuale dalle pertinenti deliberazioni, che genericamente si limitano a richiamare esigenze sopravvenute.
Si riporta di seguito una sintetica situazione degli interventi posti a carico dell'annualità di bilancio considerata, raggruppati per tipologia.

Tabella 10 - Elenco annuale dei lavori pubblici 2022: analisi degli interventi programmati

	Elenco annuale 2022	
Tipologia	Numero interventi	Importo totale a carico bilancio
Manutenzione straordinaria	5	1.500.000
Nuova realizzazione	5	195.722.000
Ristrutturazione	1	400.000
Ampliamento o potenziamento	1	140.000
Totale	**12**	**197.762.000**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ptl

Nelle relazioni programmatiche annesse ai rispettivi bilanci di previsione annuali è offerta una descrizione analitica dei principali interventi di investimento programmati.
Dall'esame di tali atti e dalle altre informazioni acquisite in istruttoria si ricava come le opere di maggiore impatto economico-finanziario contemplate in programma nel 2022 consistevano nei lavori di realizzazione dei seguenti progetti: "*Hub* portuale di Ravenna - Fase II - Approfondimento canali Candiano e Baiona a –14,50 mt in attuazione del P.R.P. vigente 2007; realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo - 3° e 4° stralcio", "Realizzazione di una stazione di *cold ironing* a Porto Corsini a servizio del *Terminal*

crociere", "Realizzazione area per sosta e servizi per l'autotrasporto" e "*Green Ports* - Progetto Zero immissioni: sviluppo di una piattaforma per l'autoproduzione di energia in porto da fonte solare ottimizzata tramite produzione di idrogeno".

5.2. Esecuzione interventi programmati nell'anno 2022

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

Tabella 11 - Elenco annuale definitivo dei lavori 2022

ELENCO DEI LAVORI - ANNO 2022				
Descrizione intervento	**Previsione costo dell'opera**	**Affidamento contrattuale nell'anno (X)**	**Stato di avanzamento % (dicembre 2024)**	**Nota**
Hub portuale di Ravenna Fase II Approfondimento canali Candiano e Baiona a -14,50 m in attuazione del Prp vigente 2007; realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dell'escavo - 3° e 4° stralcio	130.000.000	**3° stralcio** 2022: affidamento Parte I 2023: affidamento Parte II 2024: atto aggiuntivo a seguito di variante	70	I lavori di cui al 3° stralcio sono articolati in due parti: 1^ Parte Prestazioni obbligatorie, affidate con delibera presidenziale n. 145/2022. La parte 1^ contempla i servizi di progettazione, caratterizzazione e di bonifica bellica e prevede l'approfondimento dei fondali fino a -14.00 m.lmm da Largo Trattaroli per tutta l'asta principale del Canale Candiano ed anche per la canaletta esterna alle dighe foranee. 2^ Parte Prestazioni opzionali, affidate con delibera presidenziale n. 324/2023. La parte 2^ prevede l'esecuzione delle attività di progettazione esecutiva, servizio di bonifica ordigni bellici e i relativi lavori di dragaggio ulteriore delle aree portuali come previsto dal Prp; è interessata l'area sulla quale dovrà sorgere il rigassificatore.
		4° stralcio 2023	3	Nel gennaio 2023 è stata inoltrata alla Regione Emilia-Romagna istanza per l'attivazione della procedura per il rilascio del provvedimento autorizzatorio unico regionale (Paur), comprensivo di valutazione di impatto ambientale (Via) volontaria, ai sensi del d.lgs. n. 152 del 2006, della l.r. 20 aprile 2018, n. 4 e autorizzazione unica in procedura ordinaria ai sensi dell'art. 208 del d.lgs. n. 152 del 2006. Il procedimento si è concluso in data 4 marzo 2024 con l'emissione della delibera di approvazione del Paur n. 371/2024. In data 30 novembre 2023 sono stati consegnati i lavori in variante di "Svuotamento della Cassa Nadep interna e modellazione degli argini" conclusi in data 23 dicembre 2024. La progettazione definitiva dell'appalto principale, validata in data 13 settembre 2024, è stata approvata dall'Ente con delibera presidenziale n. 385 del 6 dicembre 2024. Il progetto esecutivo, validato in data 4 dicembre 2024, è stato approvato con delibera presidenziale n. 478 del 6 dicembre 2024. I lavori sono stati completamente consegnati in data 16 dicembre 2024, con prevista ultimazione per il giorno 10 marzo 2026.

(segue)

Realizzazione di una stazione di *cold ironing* a Porto Corsini a servizio del *Terminal* Crociere	35.000.000	2023	0	Trattasi di appalto per la progettazione e la realizzazione delle opere. É stato dato avvio all'esecuzione del contratto in data 3 agosto 2023 con la consegna della progettazione definitiva. Il progetto definito è stato sottoposto ad *iter* autorizzativo, che con seduta decisoria della conferenza di servizi, tenutasi in data 6 novembre 2024, lo ha approvato formalmente permettendo di avviare lo sviluppo della progettazione esecutiva, approvata dall'Ente con delibera presidenziale n. 525 del 20 dicembre 2024. La consegna dei lavori è avvenuta in data 30 dicembre 2024 con prevista ultimazione per il giorno 29 marzo 2026.
Intervento di restauro e spostamento del Monumento ai Caduti del Mare presso il molo guardiano nord del porto di Ravenna	150.000	2024	0	L'intervento è stato riproposto nell'elenco dei lavori 2024 del Ptllpp 2024-2026. In data 10 febbraio 2022 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa fra AdSP MACS, Comune di Ravenna e Associazione temporanea di scopo denominata "Restauro e spostamento del Monumento ai Caduti del Mare" che prevede, fra gli impegni in capo all'Autorità di sistema portuale, l'affidamento dei lavori di realizzazione del nuovo basamento del monumento, sulla base del progetto esecutivo fornito dall'Associazione. I lavori di realizzazione del basamento, aggiudicati ai sensi dell'art. 50, comma 1, lett. a), del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 in data 17 dicembre 2024, sono di prossima consegna.
Intervento di rimozione argine cassa di colmata in penisola Trattaroli	160.000	2022	100	L'appalto è stato aggiudicato con delibera presidenziale n. 21 del 14 febbraio 2022. I lavori sono stati consegnati in data 24 febbraio 2022 e sono terminati in data 6 aprile 2022.
Intervento di manutenzione straordinaria dei fanali di segnalamento del porto di Ravenna	300.000	2022	100	L'appalto è stato affidato con delibera presidenziale n. 111 del 14 aprile 2022. I lavori sono stati consegnati con verbale del 28 aprile 2022 e sono terminati in data 17 agosto 2022.

(segue)

Realizzazione area per sosta e servizi per l'autotrasporto	22.322.000	n.d.	0	Con delibera presidenziale n. 359 del 30 novembre 2022 è stata approvata la procedura di gara per l'affidamento in "Concessione mediante *project financing* di progettazione, costruzione e gestione dell'Area per sosta e servizi per l'autotrasporto", successivamente aggiudicata con delibera presidenziale n. 197 del 13 giugno 2023 all'unico operatore economico in gara. Stante l'impossibilità di addivenire alla stipula del contratto comunicata dal R.t.i. aggiudicatario, con delibera presidenziale n. 418 del 27 novembre 2023 è stata revocata l'aggiudicazione dell'appalto di *project financing*, venendo quindi a mancare l'unico offerente presentatosi. L'Ente ha ritenuto necessario, poi, rivedere, anche alla luce delle mutate condizioni economiche generali, la strategia per la realizzazione dell'area di sosta e servizio dell'autotrasporto nell'ambito di un investimento privato sostenibile, e con delibera presidenziale n. 361 del 1° ottobre 2024, per le motivazioni ivi indicate, si è disposto di avviare una procedura pubblica di vendita dell'area per sosta e servizi per l'autotrasporto, con avviso pubblicato in data 2 ottobre 2024. La vendita è stata disposta con delibera presidenziale n. 473 del 5 dicembre 2024.
Sistemazione scarichi banchine pubbliche canale Piombone	400.000	n.a.	90	I lavori sono stati inseriti in variante all'interno di un progetto insistente sulle medesime aree, approvato con delibera presidenziale n. 546 del 31 dicembre 2024.
Manutenzione edile in area demaniale (quota parte anno 2022)	720.000	2022	100	I lavori, aggiudicati con delibera presidenziale n. 327 dell'8 novembre 2022, sono stati consegnati in via d'urgenza in data 6 dicembre 2022 e sono terminati in data 3 febbraio 2024.
Interventi di livellamento del Canale Candiano in ausilio alla sicurezza della navigazione	1.000.000	2023	100	L'appalto è stato aggiudicato con delibera presidenziale n. 324 dell'8 novembre 2022. I lavori sono stati consegnati in via d'urgenza, in data 9 dicembre 2022 e sono terminati in data 5 luglio 2023.
Completamento dorsale in fibra ottica del porto canale di Ravenna	140.000	2022	100	Affidamento *in-house* ottobre e dicembre 2022. Fine lavori ottobre 2023.

(segue)

Green Ports - Progetto "Zero immissioni: sviluppo di una piattaforma per l'autoproduzione di energia in porto da fonte solare ottimizzata tramite produzione di idrogeno" (quota AdSP MACS)	7.400.000	n.d.	0	L'intervento è stato riproposto nell'elenco dei lavori 2024 del Ptllpp 2024-2026. Nel dicembre 2023 l'Ente ha ricevuto una proposta per la realizzazione in concessione mediante finanza di progetto. Essendosi conclusa la fase di valutazione della proposta presentata, con delibera presidenziale n. 460 del 29 novembre 2024 è stata dichiarata la fattibilità della proposta presentata, come integrata con il recepimento di tutte le richieste formulate, e rispondente all'interesse pubblico. É stata acquisita l'area di sedime ed è in corso la predisposizione della documentazione propedeutica alla gara per l'appalto delle opere. L'ammontare del progetto rivisto è di euro 42.424.292, finanziato in parte con fondi PNRR messi a disposizione dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica per euro 10.409.928, in parte con fondi di bilancio dell'Ente per euro 8.800.000 e, per la restante quota, a carico del privato proponente.
Lavori di manutenzione della sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale e vari interventi di manutenzione necessari in area portuale	170.000	2022	100	L'appalto è stato affidato con delibera presidenziale n. 313 del 24 ottobre 2022. I lavori, consegnati in via d'urgenza in data 02 dicembre 2022, sono terminati in data 15 febbraio 2023.
Totale annuo (previsioni definitive come da Ptl 2022-2024)	**197.762.000**			

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Nell'elenco dei lavori sopra riportato compaiono tanto interventi nuovi, tanto progetti che erano stati già oggetto di programmazione ovvero di riprogrammazione nell'ambito del Ptl 2021-2023, con avvio ipotizzato a valere sul primo anno di riferimento.

La riproposizione, con scivolamento in avanti di interventi e, non di rado, con variazioni dei quadri economici dovuti a rivisitazioni progettuali, rappresenta del resto una connotazione di questa pianificazione dinamica già rilevata in passato e che riguarda soprattutto i progetti di maggiore importanza dimensionale. E ciò non può non diventare motivo per opportune riflessioni sulla qualità della programmazione.

In effetti, dal raffronto con l'ultima versione del Ptl precedente, emerge che i principali interventi programmati per il 2022 avrebbero dovuto, almeno in parte, avere inizio già nel 2021.

Ciò si rileva innanzitutto per l'intervento più importante dal punto di vista strategico ed economico, denominato "*Hub* portuale di Ravenna - Fase II", che si innesta in un progetto

originario già contemplato dal Piano regolatore portuale del 2007, con particolare riguardo alla c.d. Fase I, del quale rappresenta ulteriore e specifico sviluppo, ricondotto a carico e nell'ambito del PNRR/PNC, e sul cui attuale avanzamento si riferisce, perciò, nel pertinente capitolo dedicato.

Tra gli altri interventi che avrebbero dovuto essere avviati già nel 2021 e che, invece, hanno subìto a livello previsionale uno spostamento nell'avvio al 2022 con notevole incremento del valore economico, rientra anche quello di "Realizzazione area per sosta e servizi per l'autotrasporto". Trattasi di un progetto di partenariato pubblico-privato effettivamente avviato a realizzazione nell'anno di riferimento del presente controllo, con individuazione del promotore. Con delibera presidenziale n. 359 del 30 novembre 2022, infatti, è stato disposto di procedere all'indizione di una procedura di gara aperta ai sensi dell'art. 183, c. 15 ss. e dell'art. 179, c. 3, del d.lgs. n. 50 del 2016 per l'affidamento delle relative progettazione, costruzione e gestione. Detta procedura di affidamento si è conclusa con la formalizzazione dell'aggiudicazione nel 2023 (delibera presidenziale n. 197 del 13 giugno 2023). Il contratto, tuttavia, non è stato mai stipulato, in quanto il Rti aggiudicatario ha eccepito l'eccessiva onerosità sopravvenuta dell'operazione, dovuta all'aumento dei costi di materiali e forniture, nonché all'aggravio dei tassi di interesse sulla provvista finanziaria per la stessa occorrente e degli oneri energetici. In conseguenza di tale ritiro dall'operazione dei *partner* privati, l'Ente ha abbandonato il progetto originario, optando nell'ottobre 2024 per l'avvio di una procedura pubblica di vendita dell'area, con l'obiettivo di sollecitare maggiore interesse al realizzo dell'area di sosta da parte dei privati acquirenti e, al tempo stesso, di acquisire risorse da destinare ad altri interventi in area portuale.

L'attività gestionale posta in essere nel 2022 nel settore degli investimenti di carattere infrastrutturale e manutentivo comprende anche gli sviluppi attuativi delle opere già programmate e finanziate in passato, provenienti cioè da precedenti annualità di bilancio, e risultanti all'inizio dell'anno 2022 ancora in corso di esecuzione.

Si tratta di opere aventi tempi contrattuali di realizzo disomogenei ed in alcuni casi già infruttuosamente decorsi.

Va qui evidenziato che le caratteristiche delle opere in corso, sovente da realizzare in lotti e stralci oggetto di varianti progettuali, rendono particolarmente complesso un accertamento

capillare e generalizzato, ma al tempo stesso necessariamente circostanziato, del loro stato di avanzamento, sia nel 2022 sia a data attuale.

Senza pretesa di esaustività ma con l'obiettivo di seguirne gli sviluppi nel tempo fino a conseguimento del risultato, si ritiene di richiamare l'attenzione su alcuni progetti che per vetustà o importo si presentano meritevoli di approfondimento.

Tra questi spicca l'intervento denominato "Approfondimento Canale Piombone (1° e 2°) lotto" consegnati nel novembre 2012 per un importo di 26 mln ed un costo effettivo finale di circa 29 mln, la cui conclusione, fra proroghe e dilazioni varie, era stata da ultimo fissata al 31 dicembre 2024[23]. Come reso noto dall'Ente in istruttoria, i lavori, sospesi in data 28 novembre 2024 a causa di problematiche di movimentazione dei materiali e riavviati in data 19 maggio 2025 con la ripresa totale per il completamento di tutte le lavorazioni previste nell'appalto, sono attualmente in corso.

Sempre tra gli interventi derivanti da pianificazioni di anni precedenti alla cui attuazione l'Ente era impegnato nel corso del 2022, rientra quello denominato "Adeguamento delle banchine operative - 3° stralcio" da realizzare in lotti funzionali a partire dal 2021 per un importo di oltre 40 mln. Secondo quanto emerso in istruttoria, l'appalto, aggiudicato con delibera presidenziale n. 143 del 13 maggio 2022, comprende la realizzazione di quattro lotti funzionali, oggetto di affidamento con due contratti distinti, entrambi stipulati nello stesso anno (contratti rep. 2176 del 24 ottobre 2022 e rep. 2191 del 15 novembre 2022) per un quadro economico complessivo dell'intervento di 45 mln. Circa lo stato di avanzamento a data attuale, l'Ente ha reso noto che i lavori sono stati consegnati in più tempi nel corso del 2023 e del 2024, con scadenze contrattuali fatte oggetto di proroghe in ragione dell'approvazione di perizie di variante. Tutti sono attualmente in corso di completamento ed in particolare: quelli dei lotti 1 e 2 (rispettivamente banchine "Sapir" e "Tcr Dante ATCR"), sospesi in data 17 dicembre 2024, sono stati realizzati in ragione di circa il 90 per cento alla data della sospensione; quelli dei lotti 3 e 4 (banchina "Eurodocks accosto nord" e banchina "Yara sud"), consegnati per stralci,

[23] A seguito della perizia di variante n. 04, recepita dall'Ente con delibera presidenziale n. 509 del 29 dicembre 2023, in conseguenza delle effettive attività occorrenti all'ultimazione dei lavori e per le lavorazioni aggiuntive necessarie non previste a contratto, era stato previsto un ulteriore incremento dei tempi di esecuzione per la realizzazione delle opere di 119 (centodiciannove) giorni naturali e consecutivi, fissando quale nuovo termine contrattuale di ultimazione dei lavori la data del 30 giugno 2024. Successivamente, a seguito di proroga concessa a causa degli eventi metereologici occorsi nel maggio 2024 nonché della necessità di introdurre alcune modifiche al sistema di convogliamento delle acque nell'area di rinaturalizzazione, il termine contrattuale è stato portato al 31 dicembre 2024.

stanno procedendo secondo i nuovi tempi contrattuali seguiti alle richieste di proroghe e di variazioni progettuali che li hanno interessati, per i primi di prossima scadenza e per i secondi fissati al mese di febbraio 2026, con stato attuale di completamento indicato nel 30 per cento.

Altra opera attenzionata per la sua provenienza da precedente programmazione è rappresentata dagli interventi di "Recupero e sistemazione funzionale degli edifici Fabbrica Vecchia e Marchesato", un complesso architettonico di interesse storico sito in zona strategica rispetto alle attività portuali, per un importo dei lavori pari a oltre 6,5 mln. Sul punto, l'Ente ha riferito a tutto il 2023 di essere in attesa delle autorizzazioni necessarie, ivi inclusa quella della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici di Ravenna, per poter avviare la procedura di gara per l'appalto delle opere. Ha riferito inoltre di aver appaltato limitati interventi urgenti di impiantistica per la messa in sicurezza antiincendio, con contratto sottoscritto nel 2022 e successivamente risolto ai sensi dell'art. 108 del d.lgs. n. 50 del 2016 e s.m.i., a causa del grave ritardo nell'esecuzione, con nuovo affidamento ad impresa classificatasi seconda nella procedura selettiva.

A titolo di aggiornamento si rappresenta che il progetto è stato approvato dalla Soprintendenza nell'agosto del 2024, che l'intervento è stato riprogrammato per il 2025 e che, una volta validato il progetto, l'Ente provvederà ad indire la gara d'appalto finalizzata alla realizzazione delle opere.

Per debita completezza ed in linea di continuità, si richiama qui, con rinvio per aggiornamenti al prossimo referto, anche un altro intervento già attenzionato in passato perché programmato nel Ptl 2020-2022 e riproposto "*per saltum*" solo in quello 2023-2025, per avvio a realizzo nel 2023 con inclusione nel pertinente elenco annuale.

Si tratta delle "Opere di potenziamento del *terminal* Crociere a Porto Corsini", da affidare in concessione unitamente alla gestione dell'annesso servizio di approdo crocieristico, per un importo lavori pari ad euro 25.685.000, di cui 5.998.830 a carico del bilancio dell'AdSP. Al riguardo l'Ente ha reso noto che i relativi lavori, affidati nel mese di luglio 2024 ed avviati nel mese di agosto 2024, sono attualmente in corso di esecuzione, con conclusione prevista per l'anno 2026. Nel 2022 l'esercizio della correlata attività del servizio passeggeri, assicurato mediante l'allestimento di una tensostruttura provvisoria, ha registrato circa 190.000 passeggeri, senza subire nocumento.

5.3. Interventi di manutenzione delle parti comuni

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

Nell'esercizio 2022, l'Ente risulta aver stipulato quattro accordi-quadro, relativi ai seguenti ambiti di intervento:

- manutenzione dei fondali;
- gestione e manutenzione degli impianti di illuminazione, elettrici, elettronici e di trasmissione;
- manutenzione e gestione del ponte mobile sul Canale Candiano;
- gestione della manutenzione delle aree demaniali marittime del porto canale nonché delle aree di proprietà ed in uso all'Autorità.

Per ciascuno degli accordi in argomento sono stati sottoscritti dei contratti attuativi nell'esercizio considerato.

Con riguardo all'accordo-quadro "interventi di manutenzione dei fondali del Porto di Ravenna", concernente le condizioni generali per la sottoscrizione di contratti aventi ad oggetto interventi di mantenimento della piena operatività delle banchine portuali, nella piena disponibilità dei fondali antistanti, in linea con le finalità di cui all'art. 8, c. 3, lett. o) della legge n. 84 del 1994 e s.m.i., sono stati perfezionati nel 2022 i seguenti contratti applicativi:

- contratto applicativo n. 6: servizio di "*Opere di livellamento per ripristino dei fondali del bacino di evoluzione della Darsena crociere di Ravenna*";
- contratto applicativo n. 7: **"***Opere di livellamento per ripristino dei fondali dei bacini di evoluzione del canale portuale Piombone*";
- contratto applicativo n. 8: *estensione dell'intervento di "Livellamento per ripristino dei fondali del bacino di evoluzione della Darsena crociere di Ravenna*";
- contratto applicativo n. 9: *lavori di "Ripristino dei fondali fra il Largo Trattaroli e San Vitale";*
- contratto applicativo n. 10: "*Manutenzione straordinaria canaletta di accesso al Porto*";
- contratto applicativo n. 11: *intervento di "Riprofilatura del ramo di levante - canale Piombone*".

Relativamente all'accordo-quadro per la "gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di illuminazione, degli impianti elettrici, apparati elettronici e di trasmissione dati sul porto di Ravenna", finalizzato ad eseguire la manutenzione e lo sviluppo degli

impianti elettrici, di illuminazione e segnalamenti marittimi, della dorsale radio di trasmissione dati, del sistema integrato di controllo accessi, dell'infrastruttura IT, della rete di stazioni meteo, mareografiche, idrografiche e correntometriche, del sistema di videosorveglianza del porto di Ravenna, nel 2022 sono stati sottoscritti i seguenti contratti applicativi:

- contratto applicativo n. 2: *"Lavori di manutenzione evolutiva"*;
- contratto applicativo n. 3: *"Lavori di implementazione ed adeguamento impiantistico"*.

Nell'ambito dell'accordo-quadro per l'affidamento della "Manutenzione e gestione del Ponte Mobile sul canale Candiano", nel corso del 2022 sono stati stipulati il contratto applicativo n. 1 relativo al *"Servizio di gestione e manutenzione ordinaria del ponte mobile"*, di durata quadriennale, e il contratto applicativo n. 2 per l'esecuzione di *"Lavori di manutenzione straordinaria del ponte mobile"*.

Infine, l'accordo-quadro in scadenza per la "gestione della manutenzione delle aree demaniali marittime del porto canale di Ravenna nonché delle aree di proprietà ed in uso all'Autorità" - in costanza di disposta proroga, nelle more dell'espletamento delle procedure necessarie per l'individuazione di un nuovo contraente e della conclusione del nuovo accordo-quadro - ha comportato l'affidamento negoziato di soli interventi manutentivi ritenuti urgenti ed imprescindibili.

Gli stanziamenti annui per tali tipologie di interventi nell'esercizio in esame sono pari ad euro 310.000 per la manutenzione ordinaria ed a 8,3 mln per quella straordinaria (6,2 mln nel 2021), e gli impegni assunti ammontano rispettivamente ad euro 270.587 ed euro 7.610.107.

5.4. *Hub* portuale di Ravenna-Fase I

Tra gli interventi affidati nel tempo dall'AdSP ed attualmente in corso di realizzazione, meritano menzione, per il significativo rilievo strategico ed economico agli stessi attribuito dall'Ente già nel Piano regolatore del 2007, quelli ricondotti al progetto "*Hub* portuale di Ravenna - Fase I", intesi a potenziare la vocazione commerciale del porto ravennate, garantendone il miglior inserimento nella rete trasportistica transnazionale, mediante l'approfondimento dei fondali attuali e l'adeguamento strutturale delle banchine esistenti, con la finalità di consentire l'accesso al porto di navi di grandi dimensioni.

I lavori inizialmente inseriti a bilancio nel 2019, relativi alla detta Fase I, risultano fatti oggetto di accordi intercorsi in tempi ormai risalenti fra Governo e Regione Emilia-Romagna[24] e, come tali, inclusi nel 2010, su parere favorevole del Cipe, nel "Programma delle infrastrutture strategiche", per il cui finanziamento, a norma dell'art. 32, c. 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è stato istituito, a suo tempo, un apposito fondo nello stato di previsione del Mit[25].

Il relativo progetto preliminare, comprensivo di due stralci funzionali, risulta formalizzato nell'anno 2012, con l'approvazione da parte del Cipe, disposta *illo tempore* ai sensi dell'art. 165 dell'allora vigente codice dei contratti pubblici (d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163)[26], per un limite di spesa all'epoca individuato in euro 137.000.000[27] ed un cronoprogramma di durata complessiva dei lavori pari a 1.460 giorni naturali consecutivi[28].

Secondo quanto in atti, dalla redazione del primo schema di progetto definitivo - risalente al 2014 - alla sua approvazione da parte dell'allora Cipe (presupposto necessario per l'avvio delle procedure di affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere), avvenuta con delibera n. 1 del 28 febbraio 2018[29], sono intercorsi circa quattro anni, durante i quali sono stati espletati numerosi adempimenti volti all'acquisizione di pareri di carattere tecnico e all'introduzione dei richiesti miglioramenti progettuali, nonché delle necessarie autorizzazioni paesaggistiche e ambientali dei Ministeri competenti e degli enti territoriali interessati.

In tale contesto, si è pervenuti a successive rideterminazioni incrementali dell'intervento, che l'Ente ha comunicato essere allo stato computate a quadro economico in euro 279.874.224 (di

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

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

[26] Vedasi delibera Cipe n. 98 del 26 ottobre 2012.

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

[28] Il detto cronoprogramma, quale desumibile dalla delibera Cipe menzionata nel testo risultava nello specifico articolato in: 22 giorni per allestimento cantiere; 920 giorni per svuotamento casse di colmata da materiale esistente; 460 giorni per ripristino argini delle casse di colmata esistenti; 850 giorni per adeguamento banchine esistenti; 1.960 giorni per dragaggio; 620 giorni per coltivazione colmata e trasporto materiale a destino; 15 giorni per smobilizzo cantiere.

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

cui euro 230.600.641 per lavori e servizi ed euro 49.273.852 per somme a disposizione della stazione appaltante) ed alla rimodulazione delle relative coperture, costituite sia dai fondi statali sopra menzionati (60 mln), a suo tempo assegnati con decreti Mit n. 12991 del 26 novembre 2013 e n. 6930 dell'8 marzo 2016, sia da risorse proprie, sia da altre risorse, derivanti da operazioni di indebitamento a medio e lungo termine con la Banca europea per gli investimenti - Bei (per complessivi 120 mln)[30].

L'appalto è stato affidato a contraente generale con delibera presidenziale n. 176 del 10 agosto 2020 ed il contratto sottoscritto in data 6 luglio 2021 con repertorio n. 2125. Il progetto definitivo redatto dal contraente è stato suddiviso e approvato per stralci, tra la fine del 2021 e il 2022.

I lavori, in corso di esecuzione, registrano attualmente uno stato di complessivo avanzamento pari a circa l'80 per cento. In particolare, sono stati completati gli interventi di adeguamento di alcune banchine, con avvio delle operazioni di collaudo statico. Inoltre, l'Ente ha reso noto che i dragaggi e i relativi movimenti terra stanno proseguendo come da programma, ipotizzandone il completamento al termine del primo semestre 2025.

Secondo quanto comunicato in istruttoria, per tali interventi sono state emesse n. 8 contabilità straordinarie per aggiornamento dei prezzi dovuto ai rincari eccezionali dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, come consentito dall'art. 26 del d.l. 18 maggio 2022 n. 50, convertito dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, con conseguente richiesta di accesso al fondo interministeriale per il riconoscimento dei maggiori oneri, non essendo disponibili nel quadro economico delle somme utilizzabili a tale scopo.

Giova qui richiamare l'attenzione sul progetto di costruzione e gestione di un impianto di rigassificazione, con collegamento alla rete nazionale dei gasdotti, allocato nell'area portuale di Ravenna, autorizzato nel 2022 ed avviato più recentemente a realizzazione. I lavori sono stati aggiudicati nel novembre del 2024, a seguito di gara, per un importo complessivo pari ad euro 200.253.825 (di cui euro 198.311.663 per lavori ed euro 1.942.162 quali oneri per la sicurezza predeterminati dall'Ente e non soggetti a ribasso). Il contratto tra l'AdSP e

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

l'appaltatore è stato sottoscritto il 12 novembre 2024. É seguita la consegna parziale relativa agli interventi sulle aree a terra, con verbale redatto in data 11 dicembre 2024 e firmato senza riserve.

In data 21 gennaio 2025, a seguito della comunicazione di Snam in merito alla disponibilità dei primi 300 metri dell'area di cantiere a mare, i lavori sono stati consegnati in via definitiva. Successivamente, si è proceduto alla consegna all'appaltatore di un'area di cantiere aggiuntiva in Banchina Trattaroli N2, di dimensioni pari a circa 8.000 mq (verbale del 13 febbraio 2025) nonché alla consegna (verbale del 5 marzo 2025) della totalità delle aree a mare con inizio delle operazioni di installazione delle boe a delimitazione del campo prove ed avvio dei sondaggi *ante operam* previsti nel piano.

L'Ente riferisce di avere, in questo contesto, affidato con deliberazione presidenziale n. 425 dell'8 novembre 2024, il Servizio di direzione lavori e coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione nell'ambito dell'appalto dei lavori di realizzazione di apposita diga frangiflutti, per un importo complessivo di circa euro 6.196.614, e di avere dato avvio alla relativa esecuzione in via d'urgenza in data 5 dicembre 2024. Ha riferito, poi, che detto affidamento è stato impugnato dinanzi al Tar Emilia-Romagna che ha accolto, nelle more della definizione del merito, un'istanza cautelare di sospensione.

Con deliberazione presidenziale n. 23 del 23 gennaio 2025, si è proceduto quindi ad affidare in via diretta alla società *in house* Acqua Ingegneria S.r.l l'incarico di collaudo statico e tecnico-amministrativo in corso d'opera dei lavori di "Realizzazione della diga frangiflutti a protezione della FSRU Ravenna (c.d. *Breakwater*)".

6. GLI INTERVENTI PNRR/PNC

L'Autorità partecipa agli obiettivi del PNRR/PNC con svariati interventi, riportati nella tabella che segue e contenente dati aggiornati, in sede di specifico monitoraggio della Sezione, al 31 dicembre 2024.

Tabella 12 - Progetti PNRR al 31 dicembre 2024

Progetto	Importo complessivo del progetto	Importo del progetto assegnato all'Ente	Importo finanziato dal PNRR	Importo finanziato dal PNC	Importo finanziato da altre risorse	Importo ricevuto dal PNRR	Importo ricevuto dal PNC	Totale somme pagate
Hub portuale di Ravenna - FASE II - 3° stralcio: Approfondimento canali Candiano e Baiona a -14,50 m in attuazione del Prp vigente 2007; 4° stralcio: realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo	184.020.651	184.020.651		130.000.000	54.020.651		114.081.632	59.384.115
Bando per l'acquisto di mezzi di trasporto elettrici	4.178.241	4.178.241	4.178.241					
Realizzazione di una stazione di *cold ironing* a Porto Corsini a servizio del *terminal* crociere	35.715.000	35.715.000		35.000.000	715.000		20.203.366	516.935
Acs/Mtr/03 - "Imbarcazione eco" (natante elettrico)	1.974.450	1.974.450	1.974.450					
Acs/Fer/01 "Zero immissioni: sviluppo di una piattaforma per l'autoproduzione di energia in porto da fonte solare ottimizzata" (Impianto fotovoltaico)	23.133.175	23.133.175	10.409.928		12.723.247			7.973.936
Investimento 1.5 *"Cybersecurity" M1C1/1.5* *	1.500.000	1.500.000	1.500.000					
Subinvestimento 2.1.2-M3C2-2.1 Digitalizzazione della catena logistica-Rete Porti e Interporti *	1.000.000	1.000.000	1.000.000					
Totale	**251.521.517**	**251.521.517**	**19.062.619**	**165.000.000**	**67.458.898**	**0**	**134.284.998**	**67.874.986**

* Aggiornamento comunicato dall'Ente in istruttoria.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Come anticipato, la realizzazione dell'*hub* portuale di Ravenna si compendia anche di interventi ulteriori progettati in via di massima come Fase II, a sua volta articolata in due stralci funzionali (individuati in atti tecnici quali 3° e 4°) ed anch'essi finalizzati all'approfondimento (ulteriore) dei Canali di Candiano e Baiona, con immersione in mare e/o ripascimento di parte del materiale estratto, nonché alle connesse opere di predisposizione e gestione di apposito impianto di trattamento e smaltimento degli altri materiali di risulta dell'escavo, che dovrà funzionare per venti anni.

Di tali interventi, individuati con unico cup e riproposti nel Ptl 2022, si riferisce in questa parte del referto, trattandosi di opere in prevalenza finanziate nell'ambito del PNRR/PNC e nella specie riferibili allo sviluppo dell'intermodalità e della logistica integrata nel settore portuale, cui è dedicata la componente 2 della Missione 3.

Si tratta di un progetto generale di costo stimato pari a complessivi 184 mln, di cui 130 posti a carico delle contribuzioni statali PNC [31]. Le ulteriori risorse a copertura provengono per 40 mln dal Fondo infrastrutture, rifinanziato *ex* art. 1, c. 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, e per la parte residua nella misura di 1,3 mln da risorse europee, convenzionalmente destinante a spese di progettazione e da finanziamenti da parte della Snam.

L'intervento comprende - con modifiche - anche altro progetto originario denominato "Realizzazione impianto di trattamento materiale di escavo", propedeutico all'imponente opera di ampliamento dei fondali per l'accesso delle grandi navi nella quale si sostanzia la prevista creazione del nuovo "*Hub* portuale".

Nell'ambito del monitoraggio della Sezione sullo stato di attuazione degli interventi di cui trattasi[32] ed in sede di approfondimenti istruttori è emerso che, a tutto il secondo semestre 2024, l'Ente ha riscosso sui contributi di cui al fondo complementare risorse pari a circa 115 mln. Ulteriori elementi conoscitivi di rilievo sono scaturiti dalle informative periodiche rese dall'Ente alla Guardia di Finanza, in base ad apposita convenzione di collaborazione per la verifica ed il controllo della gestione della fase esecutiva, che dà conto delle *milestone* e dei *target* fissati dal d.l. n. 50 del 2021 da osservare nel percorso di realizzazione.

---

[31] Come da decreto Mims n. 330 del 13 agosto 2021 di ammissione a finanziamento del progetto, nell'ambito delle linee programmatiche PNC di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici).

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

In particolare, va ribadito che l'investimento si articola in due stralci funzionali, distinti quanto ad oggetto specifico, a quadro economico di riferimento ed attività di affidamento contrattuale che ne consegue.

Invero, lo stralcio n. 3 presenta un quadro economico-progettuale, già fatto oggetto a tutto il 2024 di tre rimodulazioni ed attualmente quantificato in complessivi 74 mln, di cui 20 mln posti a carico del PNC come subinvestimento. Con delibera a contrarre n. 387 del 29 dicembre 2021 l'Ente ha stabilito di dare corso all'affidamento in appalto integrato *ex* art. 59 del d.lgs. n. 50 del 2016, previo espletamento di gara aperta da aggiudicare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, delle prestazioni c.d. "obbligatorie" di progettazione esecutiva dei lavori e dei servizi di caratterizzazione e bonifica bellica, riservandosi in tale sede di procedere, al verificarsi delle condizioni necessarie ed agli stessi prezzi e condizioni, all'approvazione di ulteriori step "opzionali" di progettazione esecutiva e servizi di bonifica. L'appalto è stato aggiudicato nel maggio del 2022, con delibera di approvazione n. 145 del 3 maggio 2022, per un importo di euro 52.892.734 aggiornato nell'agosto 2024 ad euro 52.968.051 per estensione incarico di progettazione esecutiva e più di recente nel settembre 2024, per varianti ulteriori, fissato in euro 65.638.702. La progettazione esecutiva, predisposta per singole fasi, ha conseguito specifiche approvazioni a partire dal settembre 2023 ed a tutto il 2024, con contestuale affidamento dei relativi lotti di lavori e servizi, alcuni dei quali attualmente completati. Gli elementi versati in atti consentono di affermare che lo stato di avanzamento complessivo dello stralcio n. 3 non presenta scostamenti patologici rispetto agli obiettivi intermedi e compromissioni rispetto all'obiettivo finale, che prevede la fine dei lavori ed il necessario collaudo entro il termine ultimo del 31 dicembre 2026.

Quanto allo stralcio n. 4, si riferisce che lo stesso ha ad oggetto la realizzazione, in un unico lotto funzionale, e l'eventuale gestione dell'impianto di trattamento dei materiali di escavo derivanti dallo stralcio n. 3. L'importo del quadro economico è pari a 110 mln interamente a carico dei finanziamenti PNC. Anche in questo caso, l'Autorità ha proceduto all'indizione di gara pubblica europea, per l'affidamento di appalto integrato comprensivo della progettazione esecutiva. Gli esiti della gara sono stati approvati con delibera presidenziale n. 400 del 21 dicembre 2022 alla quale è seguita la sottoscrizione del contratto rep. 2208 in data 11 maggio 2023. L'importo contrattuale, inizialmente convenuto in 77 mln, è stato oggetto di aggiornamento per effetto di due successive perizie di variante che ne hanno definito l'entità

dapprima in 79 mln e da ultimo in 84 mln. La fase esecutiva ha subìto rallentamenti che l'Autorità riconduce ai tempi per l'ottenimento del Paur (parere autorizzazione unica) da parte della Regione Emilia-Romagna, rilasciato nell'aprile del 2024 ed i lavori sono attualmente in corso. L'Ente ritiene che non sia compromesso il pieno conseguimento dell'obiettivo finale entro il 31 dicembre 2026.

Devesi qui richiamare anche l'altro intervento, finanziato al 100 per cento a carico del fondo complementare (linee programmatiche Mims n. 11) per un importo assegnato di 35 mln, avente ad oggetto la realizzazione di un impianto di elettrificazione della banchina di Porto Corsini al servizio del *terminal* crociere. L'Ente ha reso noto che non è stata possibile la suddivisione dell'opera in lotti funzionali o prestazionali e che, a seguito dei rincari energetici, si sono rese necessarie interlocuzioni con il soggetto fornitore dell'energia con richieste di pareri tecnici volti a meglio definire specifiche di realizzo utili a contenere i costi di fornitura, con allungamento dei tempi di avvio della fase progettuale e la necessità di revisionare il progetto con prolungamento della linea di adduzione per ottenere un posizionamento ottimale della cabina elettrica.

In data 20 dicembre 2022 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica revisionato, da affidarsi mediante appalto integrato, con affidamento congiunto della progettazione definitiva ed esecutiva e dell'esecuzione dei lavori. Non è stata, pertanto, applicabile, né fattibile l'aggiudicazione del solo 30 per cento dell'intervento.

L'intervento è stato aggiudicato formalmente ed agli esiti delle procedure di gara con delibera presidenziale n. 140 del 3 maggio 2023, con sottoscrizione del contratto in data 10 luglio 2023.

Ne è seguita la presentazione, da parte del R.t.i. aggiudicatario, del progetto tecnico definitivo in data 18 dicembre 2023. Successivamente il medesimo è stato sottoposto, in sede di conferenza di servizi decisoria, all'esame dell'Arpae (Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna) per il rilascio delle prescritte autorizzazioni ambientali. In tale sede sono state richieste modifiche progettuali che hanno comportato un prolungamento dei tempi contrattuali e un incremento degli oneri progettuali oltre i limiti di copertura consentiti dai finanziamenti PNC. L'Ente ha scelto, quindi, di suddividere l'intervento in due stralci, il primo dei quali, rivisto in sede di progettazione esecutiva con l'assenso del Rup, è stato tempestivamente avviato ad esecuzione, al fine di garantire il rispetto del termine di ultimazione fissato a giugno 2026.

Nel gennaio del corrente anno il Mit ha comunicato l'assegnazione di finanziamenti integrativi per 7 mln, sufficienti a dare copertura al secondo stralcio.

Risulta in atti che al secondo semestre 2024 le risorse riscosse dall'Autorità a carico del PNC ammontano a 20 mln.

Per completezza, si riferisce degli ulteriori interventi riconducibili al PNRR ed affidati all'Autorità come soggetto attuatore sulla base di bandi ministeriali, tutti ammessi a finanziamento successivamente al 2022.

Si tratta dei quattro progetti di seguito indicati:

1) Fornitura imbarcazione ecologica alimentata da fonti energetiche rinnovabili per la raccolta di materiali galleggianti e semisommersi presenti negli specchi acquei, finanziato per un importo di euro 1.974.450 con decreto n. 210 del 1° giugno 2023 del direttore generale per il patrimonio naturalistico del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (Mase). L'affidamento è avvenuto mediante procedura aperta *ex* art. 71 del d.lgs. n. 36 del 2023 con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, per un importo di aggiudicazione di euro 1.829.085. Il contratto è stato sottoscritto in data 26 settembre 2024, con termine di consegna fissato al 28 aprile 2026;
2) Avviso *Green Ports*-mezzi elettrici in banchina: agevolazioni per l'acquisto di mezzi di servizio operanti all'interno del porto, concesse all'Autorità per euro 4.178.241 con il medesimo decreto n. 210 in data 1° giugno 2023 del direttore generale per il patrimonio naturalistico del Mase. L'avviso per la selezione e il finanziamento di proposte di intervento da parte di privati concessionari e terminalisti operanti nelle aree portuali, pubblicato il 25 giugno 2024, non ha ricevuto alcun riscontro ed è stato pubblicato nuovamente in data 17 gennaio 2025 (con scadenza fissata al 3 marzo) con le modifiche introdotte su provvedimento ministeriale (decreto direttoriale n. 109 del 18 ottobre 2024);
3) Investimento 1.5 "*Cybersecurity*" M1C1/1.5 - progetto su avviso pubblico n. 8/2024 PNRR dell'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale. L'Autorità ha presentato domanda di ammissione e documentazione progettuale in data 11 aprile 2024, collocandosi utilmente in graduatoria e conseguendo un finanziamento di euro 1.500.000 per la realizzazione della propria proposta progettuale. Con delibera presidenziale n. 367 del 4 ottobre 2024 ha deliberato la sottoscrizione del correlato atto d'obbligo di accettazione, avviando

tempestivamente le attività realizzative e richiedendo il previsto anticipo del 10 per cento. Gli affidamenti degli interventi non sono stati ancora perfezionati;

4) Subinvestimento 2.1.2 - M3C2 - 2.1 Digitalizzazione della catena logistica - Rete Porti e Interporti - progetto su avviso Mit per l'implementazione dei servizi di *Port community system* (Pcs). L'avviso è stato riscontrato dall'Autorità nel novembre del 2023; l'assegnazione del finanziamento pari ad euro 1.000.000 è stata disposta con decreto Mit n. 48 del 28 febbraio 2024. Il cronoprogramma delle attività, rispettato quanto alle scadenze del 2024, è stato rimodulato di recente. Gli affidamenti di servizi in tale ambito ad oggi perfezionati ammontano ad euro 26.378.

7. GESTIONE DEI BENI DEMANIALI E PATRIMONIALI

La circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità, che corrisponde a quella dell'Ente preesistente[33], consta di aree demaniali che si estendono per 1.500.000 mq lungo i Canali di Candiano, Baiona, Piombone e la Darsena cittadina, includendo anche parte degli abitati di Porto Corsini e Marina di Ravenna. Come inizialmente detto, l'area demaniale è particolarmente limitata rispetto all'ambito compreso nel Piano regolatore portuale, che include rilevanti spazi di proprietà privata.

L'Ente è, altresì, proprietario di alcuni beni patrimoniali disponibili[34] che consistono in un sito ricadente nel comune di Ravenna, allo stato non utilizzato ed in un limitato tratto di marciapiede ricavato per canali di servizio dalla ristrutturazione di banchine preesistenti, per il quale è in valutazione l'avvio del procedimento di demanializzazione.

Sulla corretta gestione dei primi, spettante per legge in via esclusiva all'Autorità, si è nello specifico soffermata l'attenzione della Sezione già nei passati referti[35] , rilevando la necessità di procedere all'affidamento delle concessioni strumentali all'esercizio di operazioni e servizi portuali *ex* art. 18 della legge n. 84 del 1994, previa puntuale programmazione che comporti la razionalizzazione dell'utilizzo delle aree comuni portuali, tale da consentire l'efficace governo del fenomeno a monte, anziché limitare l'attenzione al solo vaglio dei piani di utilizzo presentati dai privati a corredo delle istanze di concessione. Parallelamente, si sottolineavano i richiami agli orientamenti espressi dal Consiglio di Stato in ordine al ricorso a selezione concorsuale degli operatori concessionari. Tali indirizzi rispondono anche all'esigenza di garantire un'azione efficiente sul piano della realizzazione delle entrate da canoni concessori, che rappresentano una delle principali fonti di finanziamento dei bilanci pubblici di cui trattasi.

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

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

[34] Entrambi i cespiti sono censiti ai sensi dell'art. 2, c. 222, della legge n. 191 del 23 dicembre 2009, sulla piattaforma Mef "PatrimonioPA" che viene aggiornata annualmente.

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

della delibera presidenziale n. 46 del 20 dicembre 2018 e in tempi più recenti con la delibera presidenziale n. 229 del 3 agosto 2021, come a suo tempo suggerito dai Ministeri vigilanti[36].
La nuova disciplina, finalizzata a garantire un miglior confronto concorrenziale e una effettiva contendibilità del bene, ha accentuato in particolare i riferimenti alle modalità di valutazione delle istanze, mantenendo la distinzione fra procedimenti d'ufficio - da effettuarsi previa pubblicazione di avvisi con forme differenziate in ragione della rilevanza e della durata della concessione - e procedimenti ad istanza di parte anch'essi da pubblicizzare per garantire la manifestazione di interesse di altri contendenti. Dette modalità sono ritenute dall'Autorità in linea con dei principi di derivazione comunitaria[37] e con le regole di recepimento poste dagli artt. 4 e 17 del d.lgs. n. 50 del 2016, riferibili all'ammissione all'uso particolare di beni pubblici.
Si precisa che il nuovo regolamento riconduce alle dette modalità selettive tutte le tipologie di procedimenti che attengono all'uso degli spazi demaniali all'interno del porto, compresi i rinnovi e le occupazioni temporanee, anche se - non contenendo alcuna diversa disciplina di carattere transitorio - rileva per i soli provvedimenti da assentire successivamente alla data della sua entrata in vigore.
Peraltro, va richiamato il disposto normativo in materia, contenuto nell'art. 5 della legge 5 agosto 2022, n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021) che ha modificato l'art. 18 della legge-quadro sui porti, ribadendo la necessità di procedure di evidenza pubblica anche nel caso di procedimenti di rilascio avviati ad istanza di parte, facendo salvi i rapporti di durata già instaurati e demandando ad un regolamento Mims (ora Mit) di concerto con il Mef, il riordino della materia, mediante la definizione omogenea di criteri di assegnazione, di

[36] In effetti, nell'ambito del regolamento c.d. "demanio" adottato con la delibera n. 46 del 2018, l'Ente aveva già inserito disposizioni particolarmente orientate alla procedimentalizzazione rigorosa della attività di riscossione dei canoni annui, da richiedere per l'intero entro il primo semestre dell'anno di riferimento, con previsione di un termine perentorio di versamento di n. 20 gg. dalla richiesta. L'Autorità, poi, aveva previsto l'implementazione costante del Sid (Sistema informativo del demanio), per monitorare al meglio la gestione con indicazione non solo di eventuali sopravvenute variazioni del titolo concessorio, ma anche dell'entità dei canoni dovuti ed incassati.
Quanto agli aspetti concernenti la gestione dei procedimenti di rilascio e/o rinnovo, il Ministero vigilante nell'ambito di attività ispettiva di competenza aveva avuto modo di rilevare l'opportunità di una migliore integrazione con disposizioni contenute in altri plessi regolamentari e segnatamente nel regolamento di organizzazione, suggerendo di evitare duplicazioni con richiami e/o abrogazioni espresse di norme sostituite, nonché di ampliare i contenuti del regolamento "demanio" a tutti i procedimenti, anche diversi da quelli concessori, afferenti all'uso dei beni demaniali (c.d. autorizzazioni e concessioni "transitorie" volte a garantire spazi operativi ad imprese non concessionarie *ex* art. 18, occupazioni temporanee ecc.).
Inoltre, anche sugli aspetti relativi alla fase pubblicitaria, ancorché diretti a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali nel rispetto delle linee guida Art (Autorità di regolazione dei trasporti) n. 57 del 2018, sono emersi ambiti passibili di miglioramento, (adozione di forme di pubblicità più ampie per la generalità delle concessioni in fase di perfezionamento e non solo per quelle di maggiore rilevanza in termini di durata ed economico-patrimoniali).
[37] Si tratta dei principi di cui agli artt. 49 e 56 del TFUE (trasparenza, proporzionalità, *par condicio*, divieto di discriminazione).

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

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

L'Autorità ha di fatto, in conseguenza, avviato la modifica del regolamento d'uso delle aree demaniali marittime, di cui alla citata delibera n. 229 del 2021, in aderenza alla nuova disciplina.

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

Con riguardo alle procedure di pubblicazione degli avvisi afferenti alle concessioni, l'Ente ha precisato di effettuare ricognizioni annuali per garantire la massima pubblicità alle concessioni da assentire e che, in base alle disposizioni vigenti, peraltro in via di modifica, non effettua la pubblicazione di avviso nei seguenti casi:

- per la tipologia del bene non sia possibile una contendibilità, come nel caso di titoli già assegnati riferiti a condotte, fasci tubieri e cavidotti interrati o comunque posati, pali, cartelloni, insegne, e simili;
- se la concessione sia richiesta per fiere, feste patronali, manifestazioni, commercio mediante l'utilizzo di posteggi, servizi ed altri fini di pubblico interesse ed utilità e simili;
- per occupazioni e utilizzi non ripetitivi, di durata non superiore all'anno solare o a 365 giorni, anche se ripartiti su due diverse annualità;
- per concessioni temporanee non superiori a 30 giorni.

Nel regolamento d'uso delle aree demaniali marittime è previsto che l'Ente, al fine assicurare la massima contendibilità dei beni demaniali, ad eccezione dei casi sopra indicati, proceda entro la fine di ogni anno alla pubblicazione sull'albo pretorio, per una durata di 30 giorni, di un avviso avente ad oggetto le concessioni in scadenza nel successivo anno con l'indicazione dei beni demaniali interessati.

In caso di concessione di durata non superiore a 4 anni la pubblicazione dell'avviso è fatta sull'albo dell'Ente con un avviso più snello dove sono indicati i criteri previsti dal codice della navigazione *ex* art. 36 e seguenti e dal regolamento dell'Autorità calibrati sempre su un punteggio di 100 punti.

Quanto alle concessioni in scadenza nel 2022, si rammenta che le stesse sono state oggetto di un'ulteriore proroga straordinaria di durata annuale, contemplata dalla normativa emergenziale (art. 5, c. 3-*bis*, della legge 17 dicembre 2021, n. 215, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146). Le richiamate disposizioni di riordino della materia, inoltre, hanno previsto la proroga delle concessioni, in caso di procedure di evidenza pubblica già avviate, per il tempo strettamente necessario all'aggiudicazione.

L'Autorità ha dato comunicazione a tutti i concessionari delle dette disposizioni e allo stesso tempo ha bandito - in corso d'anno - procedure pubbliche, attivate sia d'ufficio sia ad istanza di parte, per l'assegnazione in concessione degli spazi demaniali.

Dalla ricostruzione dell'operato dell'Ente in questo settore, effettuata in base agli elementi forniti in istruttoria, emerge la seguente situazione delle concessioni in essere al termine dell'esercizio di riferimento, in raffronto comparativo con i dati omologhi del 2021.

Tabella 13 - Situazione concessioni demaniali in corso anno 2022

Tipologia	Numero rapporti concessori in essere		Note
	2021	2022	
Ex artt. 16 e 18 legge n. 84/1994	30	32	Il totale anno 2022 ricomprende n. 5 depositi costieri (non art. 16), n. 20 terminalisti (artt. 16 e 18), n. 3 concessioni art. 18 (2 terminali marini e 1 deposito Gnl) e n. 4 imprese autorizzate solo art. 16.
Ex artt. 36 ss. c.nav. - artt. 5 ss. regolamento esecuzione - approdi turistici	147	149	
Totale	**177**	**181**	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

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

tema di gestione del demanio marittimo contenute nel codice della navigazione e nel relativo regolamento di esecuzione.

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

È da ritenere, altresì, fisiologica una tendenziale corrispondenza numerica delle stesse con le autorizzazioni alle quali ad esse accedono. Nella specie, è agli atti che le autorizzazioni *ex* art. 16 rilasciabili nell'ambito del porto di Ravenna sono state fissate, con apposito provvedimento presidenziale del 2017, nel numero massimo di 23, numero confermato anche per gli anni successivi[38]; al 31 dicembre 2022 erano attivi n. 22 titoli autorizzatori per operazioni portuali[39].

Al 31 dicembre 2022 risultavano in essere n. 32 concessioni demaniali *ex* art. 16 e 18, di cui n. 5 finalizzate all'attività di deposito costiero. Con delibera del Presidente dell'Autorità n. 126 del 29 aprile 2022 sono stati approvati gli esiti delle operazioni relative alla procedura ad evidenza pubblica avviata con delibera presidenziale n. 263 del 20 settembre 2021 per l'assentimento in concessione di n. 13 lotti corrispondenti a n. 13 aree/banchine. In particolare, si trattava di n. 14 concessioni in scadenza al 31 dicembre 2021 (due delle quali unificate in un solo lotto), prorogate ai sensi dell'art. 199 del d.l. n. 34 del 19 maggio 2020, nelle more del completamento delle procedure di gara avviate. La procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento di n. 13 banchine e relative verifiche di legge, si è conclusa con delibera del Comitato di gestione del 2 dicembre 2022. Delle n. 13 concessioni in gara nei mesi di gennaio e febbraio 2023 ne sono state assentite n. 10.

Per quanto concerne, invece, le concessioni *ex* art. 36 del codice della navigazione, nel corso del 2022 è stata assegnata, dopo procedura pubblica, una concessione di un'area a destinazione

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

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

sportiva a fronte di investimenti importanti già realizzati (atto formale n. 6/2022, n. 2162 del repertorio) ed è stata bandita una procedura pubblica per l'assegnazione di uno specchio acqueo a Marina di Ravenna, per la quale è pervenuta una sola offerta.

Emerge dalla nota integrativa che al 1° gennaio 2022 erano vigenti n. 118 concessioni *ex* art. 36 del codice della navigazione, comprese quelle prorogate in ragione dell'art. 199, c. 3, lettera b) del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per le quali si è proceduto, secondo ordinaria amministrazione, alle richieste di canoni e cauzioni ed alla verifica dell'osservanza degli adempimenti del concessionario.

Nel corso del 2022, l'AdSP ha, inoltre, provveduto a rinnovare n. 25 licenze e a rilasciare n. 5 nuove licenze di concessione.

Sono stati rilasciati n. 4 provvedimenti di nulla osta ai sensi dell'art. 55 del codice della navigazione per l'esecuzione di nuove opere in prossimità del demanio marittimo.

Relativamente alla realizzazione e gestione del Porto turistico Marinara, sono state autorizzate n. 8 locazioni di immobili ai sensi dell'art. 45-*bis* del codice della navigazione e n. 25 cessioni di immobili.

L'Autorità, in esecuzione delle previsioni di cui alla legge n. 118 del 2022 ha, infine, indetto una procedura pubblica per l'assegnazione delle concessioni con destinazione turistico-ricreative con scadenza al 31 dicembre 2023, a seguito di quanto statuito dalle sentenze della Corte di giustizia e dal Consiglio di Stato, e ha pubblicato un avviso per procedura pubblica per l'assegnazione *ex novo* di una porzione di specchio acqueo in avamporto a Marina di Ravenna per tali finalità.

Nella tabella seguente sono evidenziate le entrate accertate nell'esercizio 2022 per canoni demaniali, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti e le riscossioni per canoni con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sugli accertamenti, poste a raffronto con i dati del 2021.

Tabella 14 - Entrate per canoni

Esercizio	Accertamenti per canoni (a)	Entrate correnti (b)	Incidenza a/b %	Riscossioni per canoni (c)	Incidenza c/a %
2021	4.294.923	26.596.196	16,15	4.274.904	99,53
2022	6.127.747	29.715.074	20,62	6.124.264	99,94

Fonte: rendiconto gestionale

Si rileva nel 2022 un incremento delle somme accertate e delle riscossioni rispetto all'esercizio precedente.

Al riguardo si evidenzia che l'incremento degli importi complessivamente accertati sul capitolo di entrata per i "canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine in ambito portuale" registrato nel corso del 2022, rispetto al passato esercizio, è correlato anche al pagamento anticipato di canoni concessori per il rilascio, con decorrenza dal 1° gennaio 2023, di n. 11 nuove concessioni per banchine portuali, in ossequio alla vigente normativa secondo cui "Il concessionario deve corrispondere anticipatamente le singole rate del canone, nella misura ed alle scadenze determinate nell'atto di concessione" (art. 16, c. 1, Reg. c.nav.).

L'Ente, seppure di competenza dell'anno 2023, ha pertanto accertato ed incassato in via anticipata somme per complessivi euro 1.593.579, relative sia alle citate n. 11 concessioni demaniali di banchine e aree site nel porto di Ravenna, rilasciate a seguito di apposita procedura ad evidenza pubblica avviata dall'AdSP e conclusasi nel 2022 (delibera presidenziale n. 126 del 29 aprile 2022), sia al pagamento anticipato corrisposto dalla società alla quale è stata rilasciata la nuova concessione, con decorrenza 1° gennaio 2023, relativa al rigassificatore da installare al largo di Ravenna, di cui si è detto.

Si evidenzia, inoltre, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con d.m. del 30 dicembre 2022, afferente agli "Aggiornamenti relativi all'anno 2023, delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime", utilizzando la media dei dati comunicati dall'Istituto nazionale di statistica (Istat) in merito all'indice dei prezzi al consumo nel periodo settembre 2021/settembre 2022, ha fissato nella misura del +25,15 per cento, l'entità dell'aggiornamento da applicare ai canoni concessori dal 1° gennaio 2023.

8. GESTIONE DEI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

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

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

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

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

Ad esso, peraltro, non risulta sia stato dato seguito a tutt'oggi, con la conseguenza che l'ambito dei servizi generali rimane di fatto quello esistente in passato, come descritto già negli scorsi referti, con gli aggiornamenti concreti ad oggi noti. Secondo le informazioni in atti, l'Ente procede a tale identificazione con provvedimenti specifici, cioè, emanati di volta in volta, all'atto della scadenza dei rapporti già in corso antecedentemente alla riforma della legislazione portuale. Al riguardo, l'Autorità ha riferito dei provvedimenti emanati fino al 2022 ed a tutt'oggi in questa direzione. Elementi specifici sull'evoluzione di questo ambito di attività, sono desumibili nel contesto del Pot 2022-2024 e dei disposti aggiornamenti annuali successivi. Si trae anche da questi che l'AdSP non dispone di un provvedimento generale di carattere ricognitivo.

I dati relativi ai rapporti negoziali in corso nel 2022, sono riportati nella tabella che segue così come comunicati dall'Autorità in corso di istruttoria e con indicazione delle modalità di affidamento originarie e delle previste scadenze. Si evidenzia, al riguardo, che in tale ambito

sono stati promiscuamente ricompresi, in via di fatto, tanto i servizi acquistabili in regime di mercato che storicamente erano stati assentiti in concessione, tanto i servizi che sono invece erogati a tariffa agli utenti portuali ed ai quali l'Ente ha espressamente riconosciuto la qualificazione di servizi di interesse generale, in senso proprio.

Tabella 15 - Servizi di interesse generale affidati dall'Autorità e in corso nell'esercizio 2022

Oggetto	Natura contratto	Tipologia affidamento	Durata	Situazione attuale
Servizio ritiro e trasporto rifiuti solidi navi e piattaforma *offshore*	Conc.	Gara pubblica	1° maggio 2018 - 30 aprile 2022	Il servizio è stato prorogato a tutto il 30 aprile 2024. Nel 2024, si è proceduto a nuovo affidamento con gara per un periodo di 60 mesi (dal 1° maggio 2024 al 30 aprile 2029).
Servizio ritiro e trasporto rifiuti liquidi navi e piattaforma *offshore*	Conc.	Gara pubblica	1° maggio 2018 - 30 aprile 2022	Il servizio è stato prorogato a tutto il 30 aprile 2024. Nel 2024, si è proceduto a nuovo affidamento con gara per un periodo di 60 mesi (dal 1° maggio 2024 al 30 aprile 2029).
Servizi informativi e telematici (manutenzione e assistenza *Port community system*)	Servizi conduzione applicativa: contratto tra Mit e Logistica digitale Servizi manutenzione evolutiva: contratto tra Adsp e *hub* telematica		Rinnovato e in corso Scaduto e non rinnovato	Attualmente in carico al Mit. L'art. 30 del d.l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito con modificazioni dalla l. 29 dicembre 2021, n. 233, ha stabilito che dal 1° gennaio 2022 sono trasferite al Mit le funzioni di soggetto attuatore della Piattaforma logistica nazionale (Pln). Per garantire la continuità gestionale relativa all'attuale Pln ed ai Pcs in carico a Logistica digitale Srl (tra cui quello di Ravenna), il Mit ha avviato e perfezionato la procedura amministrativa per la titolarità della Pln-Pcs. Si tratta, quindi, allo stato di servizi erogati da Logistica digitale in forza del contratto in essere con il Mit.
Servizio pulizia aree comuni e manutenzione aree verdi *	Accordo-quadro con un operatore	Procedura aperta	dicembre 2017-dicembre 2021	Servizio concluso in data 3 marzo 2022 a seguito di proroga e successivamente escluso da quelli di interesse generale.
Servizio gestione e manutenzione aree demaniali marittime, di proprietà e in uso all'AdSP *	Accordo-quadro con un operatore	Procedura aperta	dicembre 2017-dicembre 2021	Servizio concluso in data 20 giugno 2022 a seguito di proroga e successivamente escluso da quelli di interesse generale.
Servizio di manovra ferroviaria	Conc.	Procedura aperta	5 anni dalla data di avvio del servizio	Contratto firmato il 16 maggio 2023. Il servizio, da avviare entro 9 mesi dalla firma, è stato avviato dall'Ati aggiudicatrice.
Concessione del servizio di assistenza passeggeri e di stazione marittima nel porto di Ravenna e costruzione nuova stazione marittima, con concessione aree demaniali per la sua realizzazione.	PPP	Procedura aperta	33 anni	Aggiudicazione con delibera presidenziale n. 256 del 14 settembre 2021. Firma concessione in data 21 dicembre 2021. Inizio servizio dal 1° gennaio 2022. Conferenza di servizi decisoria per la costruzione della nuova stazione marittima terminata in data 21 settembre 2023. Inizio lavori in data 2 settembre 2024.

* Il nuovo servizio è stato affidato come appalto di servizi.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

In particolare, l'Ente considera non più ricompresi nel novero dei servizi di interesse generale quelli di pulizia e manutenzione delle aree verdi e demaniali, commissionati con procedure di appalto nell'interesse dell'Autorità committente.

Al riguardo, è stato precisato in istruttoria che tale decisione è stata determinata dalla considerazione che le aree portuali non affidate in gestione a terzi (tramite concessione demaniale) sono aree ammesse ad una fruizione pubblica extra portuale con attività non portuali. L'Ente ha, perciò, ritenuto che non fosse possibile identificare un'utenza interessata a fruire della pulizia delle aree comuni come servizio di interesse generale e che essa invece rientrasse più propriamente nell'ambito delle generiche necessità di manutenzione ordinaria[40].

Da tale ambito, l'Ente ha ritenuto di escludere anche i servizi di pulizia degli specchi acquei, affidati con contratto misto, cioè in appalto "a corpo" quanto alla parte ordinaria ed in concessione "a misura" quanto ai soli servizi straordinari e specifici di disinquinamento (delibera presidenziale n. 62 del 3 marzo 2021), per una durata di anni 4. Di recente, peraltro, il Comitato di gestione ha espresso parere favorevole alla riconduzione nell'ambito dei servizi di interesse generale da affidare interamente in concessione con gara. Nelle more dell'indizione della stessa, è stata disposta una proroga semestrale (fino al 3 settembre 2025) degli affidamenti attualmente in corso.

Nel 2022, con delibera del Comitato di gestione n. 22 del 2 dicembre, sono stati espressamente riconosciuti come d'interesse generale, ai sensi dell'art. 6, c. 4, lett. c) e c. 10 della legge n. 84 del 1994, i servizi di ritiro e trasporto di rifiuti solidi e liquidi da navi e piattaforme *offshore*.

Le concessioni già assentite ed in corso di validità a tutto il 2022, sono state prorogate fino ad aprile 2023, nelle more dell'indizione di nuove gare per l'affidamento che successivamente sono state perfezionate, come evidenziato nella precedente tabella n. 15.

Al riguardo l'AdSP riferisce di aver redatto, in ottemperanza al d.lgs. 8 novembre 2021, n. 197, il "Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del Porto di Ravenna", approvato con delibera presidenziale n. 398 del 2023, a seguito del parere di

[40] Come noto, il d.lgs. n. 232 del 2017 ha modificato il testo della legge n. 84 del 1994 abrogando la previsione secondo la quale i servizi di interesse generale erano individuati con decreto ministeriale e abrogando il d.m. 14 novembre 1994, precedentemente integrato con d.m. 4 aprile 1996. Pertanto, come anche chiarito dal Mit con nota del 17 aprile 2018, "…..nell'impossibilità di comporre a priori un quadro dei vari servizi e delle relative modalità di affidamento, sia per la particolarità di ogni singola realtà portuale sia per la complessità e molteplicità della normativa vigente nei vari settori relativi ai servizi, spetta alle autorità di sistema portuale valutare di volta in volta se l'attività che intendono disciplinare rientri nelle loro competenze istituzionali e, in caso affermativo, sia qualificabile come servizio di interesse generale, e se vi sia domanda da parte della generalità dei potenziali utenti presenti in porto tale da giustificare la presenza del servizio stesso….".

conformità espresso dalla Regione Emilia-Romagna, e di aver provveduto alla definizione delle tariffe oggetto del sistema di recupero dei costi degli impianti portuali per la raccolta ed il trattamento dei rifiuti delle navi. Il nuovo Piano sarà reso operativo all'avvio dei nuovi servizi in concessione.

Preliminarmente, in data 7 dicembre 2022, l'Autorità ha dato avvio al procedimento di assoggettamento a valutazione ambientale strategica (Vas) da parte della Regione Emilia-Romagna, che, con d.g.r. n. 5475 del 15 marzo 2023, ne ha escluso l'obbligatorietà, sollecitando invece l'acquisizione del suddetto Piano ai fini del rilascio del parere di conformità al Piano Regionale di gestione dei rifiuti e per la bonifica delle aree inquinate 2022-2027, ai sensi dell'art. 5, c. 2, del d.lgs. n. 197 del 2021. Detto parere favorevole è stato reso con delibera della Giunta regionale n. 1790 del 23 ottobre 2023. L'AdSP ha, quindi, avviato le procedure di gara per l'affidamento in concessione del servizio raccolta e gestione rifiuti liquidi prodotti dalle navi e residui del carico e del servizio raccolta e gestione rifiuti liquidi prodotti da imbarcazioni da diporto, pescherecci e piattaforme *off-shore*, che sono stati affidati in concessione (quale servizi di interesse generale) con delibera presidenziale n. 149 del 29 aprile 2024 per un periodo di 60 mesi con decorrenza dal 1° maggio 2024, e del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti solidi prodotti dalle navi e dei residui solidi del carico, affidato in concessione (quale servizio di interesse generale) con delibera presidenziale n. 150 del 29 aprile 2024 sempre per un periodo di 60 mesi con decorrenza dal 1° maggio 2024.

Successivamente, con delibera presidenziale n. 218 del 12 giugno 2024 l'Ente ha affidato in concessione (quale servizio di interesse generale) il servizio di raccolta e gestione dei rifiuti solidi prodotti dalle piattaforme *off-shore* per un periodo di 60 mesi con decorrenza dal 14 giugno 2024 e con delibera presidenziale n. 221 del 13 giugno 2024 il servizio di raccolta e gestione dei rifiuti da imbarcazioni da diporto e pescherecci è stato affidato per una durata di 12 mesi dal 14 giugno 2024. Relativamente a quest'ultimo, l'Ente ha riferito di aver avviato una nuova procedura di gara, sempre per l'affidamento in concessione per un periodo di durata omogeneo agli altri servizi di questa tipologia, ossia fino al 2029.

Con delibera del Comitato di gestione n. 13 del 26 giugno 2020 è stato incluso tra quelli di interesse generale anche il servizio di manovra ferroviaria in ambito portuale, successivamente aggiudicato con gara aperta nell'agosto 2022. Il contratto è stato sottoscritto il 16 maggio 2023,

per la durata di cinque anni (più tre anni di eventuale rinnovo), con avvio all'inizio di febbraio 2024, così come indicato nelle direttive Art (Autorità di regolazione dei trasporti).

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

9. ALTRI SEGMENTI GESTIONALI DI RILIEVO

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

9.1. Iniziative promozionali

Nel corso del 2022, l'AdSP ha realizzato diverse iniziative promozionali partecipando a diverse manifestazioni fieristiche:

- il "*Let Expo (Verona*)", evento internazionale dedicato ad uno sviluppo sostenibile del trasporto intermodale ed una crescita sempre più innovativa della logistica integrata, con la presenza di tutti i grandi *player* di riferimento da sempre impegnati a sostenere nuove politiche di sviluppo e di crescita per l'Italia e per l'Europa tra cui compagnie armatoriali, società di autotrasporto, imprese ferroviarie, terminalisti, spedizionieri, aziende fornitrici di servizi di trasporto e logistica, case costruttrici, compagnie assicurative, porti, interporti, aeroporti, scuole, istituti tecnologici superiori, università, centri di ricerca e l'intera galassia della filiera logistica. L'AdSP ha partecipato con uno spazio espositivo e l'evento ha rappresentato una importante occasione di visibilità e promozione del porto di Ravenna e del progetto infrastrutturale "Access2Napa", garantendo un articolato ventaglio di ulteriori opportunità di contatto e comunicazione a livello internazionale;
- la "*Macfruit (Rimini)"*, evento internazionale unico dedicato alla filiera dell'ortofrutta a cui l'Ente ha partecipato con uno *stand* - congiuntamente ad alcuni operatori del porto di Ravenna - per promuovere lo scalo ravennate; esso, infatti, presenta eccellenze nel comparto agroalimentare nell'ambito del Mediterraneo che hanno fatto di Ravenna uno scalo di riferimento per i prodotti ortofrutticoli freschi diretti in Italia e in Europa. Gli espositori hanno avuto a disposizione anche uno *stand* virtuale sulla piattaforma di *macfruitdigital.com,* ampliando così la possibilità di *business* con aziende, visitatori e *buyer* che hanno partecipato *online* alla manifestazione. L'evento ha rappresentato un'importante occasione di visibilità e promozione del porto e del progetto infrastrutturale "*Ravenna Port Hub: infrastructural works*";
- la "*SEATRADE (Miami) e SEATRADE EUROPE (Malaga)"*, grande evento mondiale sul mondo delle crociere che viene replicato ogni anno con una data autunnale europea.

L'evento assume una particolare rilevanza promozionale per l'Ente, a seguito dell'investimento per la costruzione e gestione di una nuova stazione marittima per crociere sul porto di Ravenna. La partecipazione a questi eventi è avvenuta insieme a rappresentanti della società di gestione del nuovo *terminal* e rappresentanti dell'amministrazione comunale, al fine di promozione dell'intero territorio, del porto e del *terminal*. Il primo anno di attività del nuovo concessionario ha visto il numero *record* di 193.000 passeggeri sbarcati nel porto (di cui 150.000 in *home port*) con previsioni di crescita già dal 2023;

- la *"FARETE (Fiera di Bologna) e BORSA MERCI BOLOGNA (Mercato Ortofrutticolo)"*, manifestazione fieristica alla quale l'AdSP ha ritenuto opportuno presenziare, seppure senza un vero e proprio *stand*, ma solamente organizzandovi una iniziativa specifica di presentazione del porto e dei suoi progetti di sviluppo. L'evento ha visto la partecipazione di oltre 200 persone.

Parallelamente a questi eventi, l'AdSP ha svolto una attività di carattere promozionale rivolta a sostenere e promuovere numerose iniziative di rilevanza economica, scientifica, sociale e culturale, legate al mare ed in particolare al porto, che hanno avvicinato la cittadinanza alla sua conoscenza e creato occasioni attraverso un fitto programma di iniziative, proiezioni, incontri e visite guidate, anche in navigazione, presso le strutture portuali. In particolare, tra le oltre 50 occasioni pubbliche di promozione si ricordano gli *"Italian Port Days"*, che hanno visto dal 20 settembre al 20 ottobre 2022 le manifestazioni "Sport in darsena", "Navigare per Ravenna", visite in navigazione del Porto, e nel segno delle azioni che possono contribuire a raggiungere i diciassette obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'Agenda 2030 adottata dalle Nazioni Unite - con particolare riferimento alla sostenibilità sociale legata alla riduzione delle disuguaglianze ed alla parità di genere - si ricorda l'adesione dell'AdSP alla campagna di sensibilizzazione per un "Posto occupato", di cui l'Ente si è fatto tramite anche verso l'intera comunità portuale.

Tra le varie iniziative di rilievo per la vita culturale ed economica del territorio cui l'AdSP ha partecipato, per la promozione del porto di Ravenna, anche il "Ravenna festival".

Si sottolinea infine che l'AdSP da anni svolge una assidua attività (decine di eventi ogni anno) legata alla concessione dei propri spazi per eventi legati alla portualità o aventi una attinenza

di carattere promozionale per l'Ente. In questa ottica, si è svolta anche un'attività di collaborazione con le scuole del territorio, con l'Università di Bologna.
Le esposte attività, nel 2022, hanno comportato l'assunzione di impegni a carico della posta di bilancio relativa alle spese di rappresentanza pari ad euro 1.942.

9.2. Traffico portuale

I caratteri del porto di Ravenna, che rappresenta l'unica realtà portuale dell'Emilia-Romagna, sono riportati sul sito istituzionale dell'Ente, con ampi riferimenti alle diverse linee di attività economica che intorno al medesimo gravitano.
Alla rilevanza strategica che il porto stesso assume per l'economia nazionale, in ragione della sua collocazione geografica e dei collegamenti con importanti assi viari e ferroviari, è dedicato spazio nelle relazioni annue sulla gestione, anche in relazione all'evoluzione degli scenari economici generali e agli andamenti degli altri sistemi portuali italiani.
In sintesi, e per quanto qui interessa, si evidenzia che - come si apprende dall'Autorità - "il Porto di Ravenna si caratterizza come *leader* in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero (quasi il 40 per cento del totale nazionale ad esclusione del carbone e dei prodotti petroliferi) e svolge una funzione importante per quelli con il Medio e l'Estremo Oriente". Inoltre, per la sua posizione di accessibilità dai principali mercati italiani ed europei, rientra tra i "*core port*" europei della rete TEN-T, quale terminale meridionale del corridoio n. 1 - Baltico-Adriatico (collegamento fra Helsinki e Ravenna, con scambi intermodali Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna).
Il traffico portuale ha come oggetto in prevalenza il trasporto di rinfuse solide, costituite da materie prime per l'industria della ceramica, dei cereali, dei fertilizzanti e degli sfarinati. È approdo di scalo anche per prodotti metallurgici e legname. Il porto di Ravenna è anche il maggior centro di attività estrattive di gas metano del Mare Adriatico, punto di riferimento di importanti compagnie che gestiscono impianti *offshore*.
Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati relativi al traffico registrato nel 2022 nel porto di Ravenna, durante il periodo considerato dal presente referto, messi a confronto con i dati registrati nel 2021. L'Ente ha orientato la sua azione anche all'implementazione del traffico crocieristico, al quale è dedicata la banchina di Porto Corsini.

Tabella 16 - Traffico portuale AdSP

Descrizione	2021	2022	% Var. 2022/2021
Merci solide movimentate	22.449.324	22.504.303	0,24
Merci liquide movimentate	4.650.727	4.885.583	5,05
Totale (in tonnellate)	**27.100.051**	**27.389.886**	**1,07**
***Containers* (TEU)**	**212.926**	**228.435**	**7,28**
Passeggeri imbarcati e sbarcati (n. di unità)	**1.946**	**193.497**	**9.843,32**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il volume complessivo di merci movimentate ha subìto nell'esercizio 2022 un incremento complessivo dell'1,07 per cento, soprattutto correlato all'aumento della movimentazione di merci liquide (+5,05 per cento), mentre le merci solide, che costituiscono - come detto - la tipologia di traffico dominante, registrano solo un lieve incremento (+0,24 per cento). Anche il traffico di *container* registra un aumento pari al 7,28 per cento.

Il traffico passeggeri, dopo la contrazione subita negli anni 2020 e 2021 conseguente all'epidemia Covid-19, ha registrato una significativa crescita attestandosi nell'esercizio esaminato a n. 193.497 unità (1.946 unità nel 2021), di cui 377 passeggeri di linea e 193.120 crocieristi. La valorizzazione di Ravenna quale meta croceristica nazionale, con arrivo e partenza di migliaia di persone da tutto il mondo sia in "*Homeport*" (porto di partenza/arrivo della crociera) sia in "transito/scalo", per la seguente destinazione dell'itinerario, è frutto di iniziative strategiche orientate a stringere accordi con compagnie *leader* in questo settore di viaggio.

9.3. Acquisti di beni e servizi

Per quanto attiene all'attività negoziale di acquisto di beni e servizi, l'Autorità ha fornito elementi circa l'oggetto e l'importo dei contratti conclusi nell'esercizio 2022, indicando altresì le modalità di scelta del contraente utilizzate.

Tali elementi si espongono in sintesi nella tabella seguente.

Tabella 17 - Procedure di affidamento e spesa sostenuta

Tipologia affidamento	Numero contratti		Totale spesa (in euro)		Composizione % su totale contratti	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Affidamento diretto art. 36, c. 2, lett. a), d.lgs. n. 50 del 2016	172	165	3.310.043	5.061.012	12,97	2,53
Procedura competitiva con negoziazione art. 36, c. 2, lett. b), d.lgs. n. 50 del 2016	12	9	1.589.158	3.191.316	6,22	1,59
Procedura negoziata con un solo operatore *ex* art. 63 d.lgs. n. 50 del 2016	26	19	139.518	80.521	0,55	0,04
Procedura aperta *ex* art. 60 d.lgs. n. 50 del 2016	22	10	19.986.146	191.721.060	78,30	95,6
Sistemi di acquisto centralizzati-adesione a convenzioni quadro e mercato elettronico (Consip-MEPA ed altre piattaforme pubbliche)	46	51	500.686	486.301	1,96	0,24
TOTALE	**278**	**254**	**25.525.551**	**200.540.210**	**100**	**100**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

9.4. Contenzioso

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

Detto contenzioso, a fronte di una richiesta risarcitoria di parte attrice superiore a 1 milione, è stato esitato in primo grado con sentenza del Tribunale di Bologna n. 1428/2023 che ha respinto la pretesa azionata con condanna dell'attore al pagamento delle spese di lite, imponendo all'AdSP il solo pagamento della somma di euro 50.000, a titolo di restituzione dei canoni indebitamente percepiti per inesatta quantificazione della riduzione spettante alla concessionaria. La concessionaria ha presentato ricorso in appello, conclusosi di recente (18 febbraio 2025) con una declaratoria di inammissibilità e contestuale condanna dell'appellante al pagamento delle spese di lite.

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

I dati relativi agli impegni assunti per il contenzioso, contabilizzati negli appositi due capitoli del bilancio gestionale cap. 126/10 "spese per liti ed arbitraggi" e cap. 126/50 "tutela legale

dell'Ente - difesa in patrocinio" ammontano rispettivamente nell'esercizio in esame ad euro 540.425 e ad euro 8.962 (euro 43.266 ed euro 19.931 nel 2021). Relativamente al primo capitolo si registra un incremento di euro 497.159 rispetto all'esercizio precedente.

L'Ente ha rappresentato di avvalersi abitualmente del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, con ricorso ad avvocati del libero foro unicamente in casi considerati di particolare complessità o caratterizzati da specificità procedurali.

A tutto il 2019, l'Autorità non disponeva di un sistema di rilevazione dei rischi da contenzioso da sterilizzare in contabilità - sia finanziaria sia economica in base alle diverse regole proprie dei due sistemi - mediante appositi accantonamenti prudenziali. Come riferito nei precedenti referti, l'Ente ha provveduto per la prima volta in questa direzione nell'esercizio finanziario 2020, quantificando il fondo stesso in euro 131.500, accantonati in avanzo vincolato e a fondo rischi ed oneri, ed ha proceduto nell'esercizio finanziario 2021 ad un ulteriore accantonamento di euro 1.510.626[41]. Come risulta dai dati contabili esaminati nonché dagli elementi extracontabili di supporto forniti in nota integrativa, detto fondo rischi nell'esercizio in esame ammonta ad euro 1.627.126 e, pertanto, l'importo dello stesso coincide con quello dell'esercizio 2021, in quanto l'Ente in relazione ai contenziosi pendenti alla data di redazione del bilancio 2022, a seguito di valutazione effettuata dall'ufficio legale e affari giuridici sull'alea della soccombenza, non ha ritenuto necessario effettuare alcun ulteriore accantonamento, né rettifiche in corso d'anno.

Al riguardo, si rileva che l'Ente ha adottato una procedura interna finalizzata alla valutazione del rischio di soccombenza legale, volta al perseguimento di una maggiore efficienza di gestione oltre che al fondamentale rispetto degli equilibri di bilancio. In particolare, partendo dalla stima compiuta dall'ufficio legale e affari giuridici sull'alea di soccombenza, ha proceduto a collocare ciascun contenzioso avente un riflesso di natura finanziaria all'interno di una classe di accantonamento (evento remoto/nullo, passività possibile, passività probabile/certa) in base alla quale attribuire per ciascuna causa legale un corrispondente valore percentuale attraverso cui alimentare detto fondo.

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

9.5. Partecipazioni societarie

Si premette che l'Ente ha proceduto alla prima revisione straordinaria delle proprie partecipate in adempimento del disposto dell'art. 24 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (TUSP), con delibera presidenziale n. 51 del 27 marzo 2017. I contenuti di tale atto sono stati sostanzialmente confermati nei successivi provvedimenti di revisione annuale, adottati a regime ai sensi dell'art. 20 TUSP, tutti emanati regolarmente e trasmessi agli atti di questa Sezione ai sensi dell'art. 5, c. 4 dello stesso TUSP [42].

Nella delibera presidenziale n. 470 del 17 dicembre 2023, riferita alle partecipazioni possedute al 31 dicembre 2022, è riportata la situazione a tale data, come rappresentato nel prospetto sottostante.

Tabella 18 - Società partecipate anno 2022

Società partecipata	Valore della partecipazione	% sul capitale sociale
T.& C. Srl	19.892.293	100
Dinazzano Po Spa	600.000	1,55
Digitalog (*ex* Uirnet) Spa in liquidazione	10.000	0,88
Lepida Scpa	1.000	0,0014
Acqua Ingegneria Srl	31.000	31

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto 2022

Nel corso dell'esercizio 2021 è stata acquisita una nuova partecipazione nella società Acqua Ingegneria srl, società a capitale interamente pubblico, del valore nominale di euro 31.000 e pari al 31 per cento del capitale sociale.

L'AdSP riferisce che tale partecipazione è stata considerata necessaria a fronte del crescente impegno dell'Ente in attività istituzionale di carattere tecnico-ingegneristico, per poter fruire di una maggiore specializzazione in tale ambito, con miglioramento dell'efficienza nel settore delle opere di grande infrastrutturazione.

La società Acqua Ingegneria Srl, infatti, ha quale oggetto sociale la fornitura di servizi di natura tecnica. L'acquisizione delle quote è stata deliberata con delibera presidenziale n. 281 del 24 novembre 2020, trasmessa alla Sezione a fini conoscitivi, come previsto dall'art. 5 del TUSP

[42] Si fa riferimento alla delibera presidenziale n. 308 del 20 dicembre 2019, alla delibera presidenziale n. 305 del 18 dicembre 2020, alla delibera presidenziale n. 378 del 22 dicembre 2021 e alla delibera presidenziale n. 410 del 23 dicembre 2022, di adozione del provvedimento di ricognizione periodica delle partecipazioni detenute rispettivamente al 31 dicembre 2018, al 31 dicembre 2019, al 31 dicembre 2020 ed al 31 dicembre 2021 con cui, valutando la perdurante sussistenza dei requisiti ai sensi dello stesso d.lgs. n. 175 del 2016, l'Ente ha disposto il mantenimento delle stesse per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali.

nella versione all'epoca vigente ed antecedente alla recente modifica apportata a tale norma dall'art. 11 della legge 5 agosto 2022, n. 118, che prescrive la sottoposizione di atti analoghi a parere obbligatorio della Corte dei conti. La società in questione presenta una compagine costituita esclusivamente dai seguenti soci pubblici: Romagna Acque Spa, Ravenna *Holding* Spa e AdSP, che detengono rispettivamente il 48 per cento, il 21 per cento e il 31 per cento del capitale sociale.

Quanto alla società T.&C - Traghetti e Crociere Srl, si riferisce che la stessa svolge attività di realizzazione, promozione e sviluppo dell'intermodalità, della logistica, delle reti e dei servizi trasportistici ed è ritenuta strategica, in quanto destinata ad operare nell'ambito della rete delle c.d. "Autostrade del Mare", per potenziare la modalità di trasporto marittimo a corto raggio. La *governance* è costituita da un amministratore unico, il cui compenso negli esercizi indicati è stato previsto in misura ridotta, in applicazione delle disposizioni di cui all'art. 4, c. 4, del decreto-legge n. 95 del 2012, come modificate dall'art. 16 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

Con delibera presidenziale n. 96 del 2017 l'Ente ha adottato "Indirizzi in materia di spese di funzionamento, compreso quelle per il personale per la società T.&C. Srl, ai sensi dell'art. 19 del decreto legislativo n. 175 del 2016". L'AdSP ha precisato che, a fronte di un capitale sociale di euro 3.044.500, il valore della partecipazione iscritto in bilancio è stato determinato in base alla più elevata valutazione della società, così come certificata nel 2012 da uno dei principali *advisor* di settore ed al calcolo del prezzo minimo di cessione[43]. Così come affermato anche dal Comitato portuale con propria delibera n. 3 del 2013, in tempo risalente, tale valore rappresenta una stima prudenziale rispetto alle diverse tecniche di valutazione applicabili ed è stato mantenuto costante nel tempo senza rivalutazioni, in presenza di positivi risultati di bilancio conseguiti con riferimento agli ultimi trienni.

Di detto *asset*, creato a suo tempo per la gestione strategica di aree di proprietà del porto destinate a *terminal* crocieristici e la cui piena conformità alle competenze attuali delle Autorità di sistema portuale appare dubbia, l'Ente ha recentemente deliberato la dismissione, avviando nel gennaio 2025 una procedura di vendita, in corso di espletamento alla conclusione della presente attività istruttoria, con base di gara di 25 milioni.

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

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

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

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

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

Parimenti di modesta entità è la partecipazione a Digitalog Spa, *ex* Uirnet Spa, così denominata anche nelle delibere ricognitive adottate dall'Autorità, ed in particolare in quella concernente la situazione delle partecipate al 31 dicembre 2022, regolarmente emessa alla fine dell'esercizio 2023 e comunicata alla Corte in ottemperanza alle disposizioni vigenti del TUSP (del. pres. n. 470 del 17 dicembre 2023)[44], società a suo tempo individuata quale attuatore unico per la realizzazione e la gestione, in convenzione con il Mit, della piattaforma per la rete logistica nazionale da utilizzare per la velocizzazione e il miglioramento degli scambi intermodali delle

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

merci all'interno dei porti, ai sensi dell'art. 61-*bis* del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e successivamente posta in liquidazione, per impossibilità di conseguimento dell'oggetto sociale a seguito del trasferimento - al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - delle attività assegnate, come prescritto dall'art. 30 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, che ha contestualmente disciplinato la chiusura dei rapporti pendenti con il concessionario unico e disposto la cessazione degli effetti della convenzione, ove non già scaduta, a far data dall'entrata in vigore della legge di conversione.

Secondo quanto già riferito in passato, dall'approvazione dell'ultimo bilancio di esercizio della Società era emersa la sussistenza di un consistente passivo patrimoniale. A fronte di tale situazione, si invitava l'Autorità – che aveva reso noto l'intendimento di avviare iniziative per la cessione delle proprie quote, così come fatto da altri soci - a svalutare a bilancio la partecipazione ed a seguire gli sviluppi della procedura di liquidazione.

Emerge dalla nota integrativa al rendiconto generale 2022 che l'AdSP nel corso dell'esercizio in esame, nel rispetto dei principi contabili Oic n. 21 relativamente alla valutazione delle partecipazioni immobilizzate, ha valutato di non procedere alla svalutazione in bilancio delle quote di partecipazione in Digitalog Spa, avendo appreso che nel mese di dicembre 2022 era intervenuta una compravendita di azioni della società al loro valore nominale[45].

Non si dispone di elementi ulteriori rispetto alla chiusura della procedura di liquidazione.

[45] Emerge in atti ufficiali che l'Autorità sta costantemente monitorando l'andamento della procedura di scioglimento e che nel corso del 2023 l'Assemblea straordinaria dei soci della Digitalog Spa ha deliberato la nomina di un organo di liquidazione monocratico, in luogo del precedente organo collegiale, al fine di proseguire l'attività di gestione per il tempo necessario alla liquidazione, adottando altresì tutte le opportune azioni utili alla riscossione dei crediti vantati dalla società nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di ogni altro soggetto pubblico o privato. Per tale ragione, l'Ente auspicava di poter a breve disporre di elementi di dettaglio idonei a consentire, nel rispetto dei principi contabili Oic n. 21 di valutazione delle partecipazioni immobilizzate, di procedere ad una rideterminazione della posta da iscrivere nello stato patrimoniale relativamente alle suddette quote societarie detenute in Digitalog Spa (attualmente pari ad un importo, di valore non particolarmente rilevante, di euro 10.000).

10. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE

Il rendiconto generale dell'esercizio 2022 è stato redatto in conformità al vigente regolamento di amministrazione e contabilità, adottato con delibera del Comitato portuale n. 2 del 27 febbraio 2007, che contempla un sistema di contabilità finanziaria accompagnato dalle rilevazioni di tipo economico-patrimoniale, in piena analogia con il regime contabile dettato per la generalità degli altri enti pubblici non economici dal d.p.r. 27 febbraio 2003, n. 97, e nel rispetto dei principi dal medesimo espressi.

Lo stesso risulta:

- completo nelle componenti essenziali (conto di bilancio; conto economico; stato patrimoniale e nota integrativa), di cui all'art. 36 del detto regolamento, nonché corredato degli allegati obbligatori (situazione amministrativa; relazione sulla gestione; relazione del Collegio dei revisori dei conti) e della situazione dei residui attivi e passivi;
- integrato da prospetti di bilancio gestionale, rielaborati correlando i valori utilizzati con le voci del piano dei conti integrato di cui al d.p.r. n. 132 del 2013 e successive modificazioni e dai prospetti riepilogativi delle spese per missioni e programmi di cui al d.p.c.m. 12 dicembre 2012, secondo le norme di armonizzazione di cui al decreto legislativo n. 91 del 2011.

L'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, determinato ai sensi dell'art. 9 del d.p.c.m. 22 settembre 2014 evidenzia un anticipo medio pari a -14,38 giorni per il 2022 (-11,60 giorni per il 2021).

Risulta, inoltre, allegato al bilancio il prospetto dei dati Siope e delle disponibilità liquide al 31 dicembre 2022.

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

Nella tabella che segue sono indicate le date dei provvedimenti di approvazione del conto consuntivo 2022, deliberati dal Comitato di gestione dell'AdSP ed emessi dai Ministeri vigilanti.

Tabella 19 - Estremi approvazione rendiconti

ESERCIZIO	COMITATO DI GESTIONE	MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE	MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
2022	Del. n. 7 del 27 aprile 2023	Nota Mef - Prot. 17877 del 12 giugno 2023	Nota n. 170076 del 9 giugno 2023

Fonte: atti trasmessi dall'Ente e dai Ministeri vigilanti

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

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

10.1. Andamento generale della gestione

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

Tabella 20 - Risultati della gestione

Descrizione	2021	2022	% Var. 2022/2021
a) Saldo finanziario di esercizio	35.392.641	-16.661.279	-147,08
- saldo corrente	*17.735.952*	*19.718.227*	*11,18*
- saldo in c/capitale	*17.656.689*	*-36.379.506*	*-306,04*
b) Avanzo d'amministrazione/disavanzo	71.873.306	56.516.851	-21,37
c) Avanzo economico	12.392.722	15.637.999	26,19
d) Patrimonio netto	214.578.099	230.216.098	7,29

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconti generali

Nell'esercizio finanziario esaminato la gestione di competenza ha fatto registrare un saldo negativo, con consistente inversione di tendenza rispetto al dato positivo del precedente esercizio 2021 (da 35,4 mln a -16,7 mln).

Trattasi di saldo che, a fronte dei positivi andamenti della gestione corrente, è dal punto di vista contabile imputabile per intero alla crescita degli impegni di parte capitale, sintomatica di una maggiore vivacità dell'attività di investimento anche finanziata con risorse vincolate stanziate in precedenti annualità in bilancio.

L'andamento crescente di tale segmento di spesa - constatato del resto anche nelle scorse gestioni finanziarie sia pure con impatto contabilmente diverso sui saldi di bilancio - appare coerente con l'avvio a realizzazione del progetto infrastrutturale cardine del vigente Piano regolatore portuale.

Incide, pertanto, sul saldo in conto capitale l'aumento degli impegni sulla categoria 2.1.1. "Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari e investimenti" del titolo II "Spese in conto capitale" pari nel 2022 a 24,4 mln per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione (99 mln nel 2021), a 130 mln per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici (*hub* portuale di Ravenna), a 35 mln per l'elettrificazione delle banchine (*cold ironing*) e a 7,6 mln per le manutenzioni straordinarie delle parti comuni in ambito portuale (6,2 mln nel 2021).

Per quanto riguarda invece il saldo corrente, nel 2022 si registra un incremento di 3,1 mln rispetto all'esercizio 2021, che appare imputabile agli andamenti delle partite iscritte nella categoria 1.2.1 "entrate tributarie" e nella categoria 1.2.3 "redditi e proventi patrimoniali", che passano rispettivamente da 21 mln a 23,1 mln e da 4,4 mln a 6,3 mln. Ciò è conseguenza dei maggiori accertamenti ascrivibili al gettito sia della tassa portuale e della tassa di ancoraggio di cui, rispettivamente, agli artt. 2 e 1 del d.p.r. 28 maggio 2009, n. 107, sia dei canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine nell'ambito portuale.

Nel contesto rappresentato, l'avanzo di amministrazione, che nel 2021 era pari a 71,9 mln, passa a 56,5 mln registrando un decremento pari al 21,37 per cento, mentre il patrimonio netto si incrementa del 7,29 per cento nel 2022, passando da 214,6 mln del 2021 a 230,2 mln del 2022.

10.2. Rendiconto finanziario

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati risultanti dal rendiconto finanziario 2022, posti a raffronto con quelli del 2021, che confermano in termini di maggior analisi quanto sopra esposto.

Tabella 21 - Rendiconto finanziario dati aggregati

ENTRATE	2021	2022	% Var. 2022/2021
ACCERTAMENTI:			
Correnti	26.596.196	29.715.075	11,73
In conto capitale	123.958.949	161.807.242	30,53
Partite di giro	4.736.455	2.490.906	-47,41
TOTALE	**155.291.600**	**194.013.223**	**24,93**
USCITE			
IMPEGNI:			
Correnti	8.860.244	9.996.848	12,83
In conto capitale	106.302.260	198.186.748	86,44
Partite di giro	4.736.455	2.490.906	-47,41
TOTALE	**119.898.959**	**210.674.502**	**75,71**
AVANZO/DIS. FINANZIARIO	**35.392.641**	**-16.661.279**	**-147,08**

Eventuali disallineamenti sono dovuti agli arrotondamenti.
Fonte: rendiconto gestionale

Le entrate correnti registrano tra il 2021 ed il 2022 un incremento pari all'11,73 per cento, passando da euro 26.596.196 ad euro 29.715.074. Come emerge dall'analisi dei dati, tale aumento è riferibile soprattutto alle somme incassate a titolo di "gettito della tassa portuale" e di "gettito della tassa di ancoraggio", rispettivamente pari ad euro 14.637.695 e ad euro 8.191.778 di cui agli artt. 2 e 1 del d.p.r. 28 maggio 2009, n. 107, che rappresentano la principale fonte di finanziamento per l'Ente. Incidono su detto aumento anche le somme incassate per "canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine nell'ambito portuale" pari ad euro 6.127.747. La voce ha registrato un sensibile incremento conseguente all'incasso anticipato di euro 1.593.579 di competenza dell'anno 2023, relativi a n. 11 concessioni demaniali di banchine e aree site nel Porto di Ravenna[46], con decorrenza 1° gennaio 2023.

Anche le entrate in conto capitale aumentano nell'esercizio in esame passando da 123,96 mln nel 2021 a 161,81 nel 2022, a seguito sia di maggiori trasferimenti di risorse da parte dello Stato per il finanziamento dell'esecuzione di opere portuali, infrastrutturali e per interventi di adeguamento dei porti (complessivamente pari ad euro 137.501.945), sia di operazioni finanziarie a medio e lungo termine (pari ad euro 24.000.000).

Si evidenzia che l'Ente, con delibera presidenziale del 16 giugno 2022 n. 184, ha proceduto ad istituire due nuovi capitoli di entrata in conto capitale relativamente ai finanziamenti assegnati sui fondi PNC e PNRR, al fine del monitoraggio contabile ed amministrativo degli stessi, a tal riguardo recependo espressamente l'invito formulato da questa Corte.

[46] Il vigente art. 16, c. 1, del Reg. c.nav. stabilisce che il concessionario deve corrispondere anticipatamente le singole rate del canone, nella misura ed alle scadenze determinate nell'atto di concessione.

Sul versante delle spese, le poste correnti mostrano un incremento del 12,83 per cento, e passano da 8,9 mln del 2021 a circa 10 mln del 2022, mentre le poste in conto capitale registrano un incremento dell'86,44 per cento, passando da 106,3 mln nel 2021 a 198,2 mln nel 2022, in conseguenza degli impegni effettuati in bilancio sulla categoria 2.1.1 "acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari e investimenti", che assorbe la destinazione delle risorse più consistenti per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione ricomprese nei capitoli 211/10, 211/11 e 211/12 e per le manutenzioni straordinarie delle parti comuni in ambito portuale.

Si evidenzia che la parte prevalente delle spese in conto capitale riguarda i due capitoli istituiti dall'Ente nel corso del 2022, analogamente a quanto avvenuto per la parte afferente alle entrate in conto capitale. Con la già citata delibera presidenziale n. 184 del 2022 l'AdSP ha infatti istituito i seguenti capitoli di spesa: U211/11 "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici - *Hub* portuale di Ravenna - Cup C61J20000060005 (DM MIMS 330/2021 - Punto 7)" e U211/12 "Elettrificazione delle banchine - *Cold ironing* - Cup C61B21005250005 (DM MIMS 330/2021 - Punto 11)", sui quali far confluire le risorse PNC relative agli interventi finanziati dal decreto Mims n. 330 del 2021, rispettivamente assegnate/introitate ed impegnate/pagate a fini di garanzia di piena tracciabilità. Con delibera del Comitato di gestione n. 13 del 27 luglio 2023 sono stati istituiti due capitoli dedicati, sul bilancio 2023, anche per gli ulteriori interventi ammessi a finanziamento nell'ambito del PNRR.

L'esercizio considerato, come detto, presenta un disavanzo finanziario di competenza pari ad euro 16.661.279 che incide, unitamente al saldo della gestione in conto residui, sulla rideterminazione in decremento del risultato di amministrazione, come di seguito sinteticamente rappresentato.

Tabella 22 - Risultato di amministrazione

Avanzo/disavanzo al 31 dicembre 2021	71.873.306
Saldo gestione competenza	-16.661.279
Saldo maggiori/minori Residui attivi e passivi	1.304.823
Avanzo/disavanzo al 31 dicembre 2022	56.516.850

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto

L'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2022 è pari ad euro 56.516.850 e presenta una parte vincolata pari ad euro 27.954.883 ed una parte disponibile di euro 28.561.967.

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

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

Tabella 23 - Rendiconto gestionale

ENTRATE	Accertamenti		% Var. 2022/2021
ENTRATE CORRENTI	2021	2022	
Entrate derivanti da trasferimenti correnti	**21.420**	**0**	**-100**
Entrate diverse:			
- Entrate tributarie	20.973.417	23.127.919	10,27
- Redditi e proventi patrimoniali	4.387.789	6.261.650	42,71
- Poste correttive e compensative di spese correnti	1.124.518	251.141	-77,67
- Entrate non classificabili in altre voci	89.052	74.365	-16,49
TOTALE	**26.574.776**	**29.715.075**	**11,82**
TOTALE ENTRATE CORRENTI	**26.596.196**	**29.715.075**	**11,73**
ENTRATE IN CONTO CAPITALE	-	-	-
Entrate per alien.di beni patrim.li e riscoss. di crediti	**0**	**0**	**0**
Entrate da trasferimenti in conto capitale:			
- Trasferimenti dallo Stato	121.342.618	137.501.945	13,32
- Trasferimenti dalle Regioni	1.063.905	0	-100
- Trasferimenti da altri enti del settore pubblico	1.362.067	262.797	-80,71
TOTALE	**123.768.590**	**137.764.742**	**11,31**
Accensione di prestiti			
- Assunzione di mutui	0	24.000.000	100
- Assunzione di altri debiti finanziari	190.359	42.500	-77,67
TOTALE	**190.359**	**24.042.500**	**12.530,08**
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	**123.958.949**	**161.807.242**	**30,53**
TOTALE PARTITE DI GIRO	**4.736.455**	**2.490.906**	**-47,41**
TOTALE GENERALE ENTRATE	**155.291.600**	**194.013.223**	**24,93**

(segue)

USCITE	Impegni		% Var. 2022/2021
USCITE CORRENTI	**2021**	**2022**	
FUNZIONAMENTO			
Uscite per gli organi dell'ente	324.012	338.283	4,40
Oneri per il personale in servizio	5.246.554	5.489.673	4,63
Uscite per l'acquisto di beni e servizi	299.628	444.709	48,42
TOTALE	**5.870.194**	**6.272.665**	**6,86**
INTERVENTI DIVERSI			
Uscite per prestazioni istituzionali	600.001	1.130.774	88,46
Trasferimenti passivi	1.860.977	944.533	-49,25
Oneri finanziari	5.557	5.575	0,32
Oneri tributari	395.011	1.050.000	165,82
Poste correttive e compensative di entrate correnti	55.307	32.038	-42,07
Uscite non classificabili in altre voci	73.197	561.263	666,78
TOTALE	**2.990.050**	**3.724.183**	**24,55**
TOTALE USCITE CORRENTI	**8.860.244**	**9.996.848**	**12,83**
USCITE IN CONTO CAPITALE	-	-	-
INVESTIMENTI			
Acquisizione di beni di uso durevole, opere immobiliari e investimenti	105.455.314	197.389.345	87,18
INTERVENTI DIVERSI			
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	138.875	273.278	96,78
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari	532.250	347.191	-34,77
Concessioni di crediti ed anticipazioni	0	0	0
Indennità di anzianità e similari al personale cessato dal servizio	106.344	139.000	30,71
Estinzioni debiti diversi	69.477	37.934	-45,40
TOTALE SPESE IN CONTO CAPITALE	**106.302.260**	**198.186.748**	**86,44**
TOTALE PARTITE DI GIRO	**4.736.455**	**2.490.906**	**-47,41**
TOTALE GENERALE USCITE	**119.898.959**	**210.674.502**	**75,71**

Eventuali disallineamenti sono dovuti agli arrotondamenti.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconti gestionali

Circa le singole voci, si richiama l'attenzione sull'assenza, nel 2022, di trasferimenti correnti rispetto agli esercizi precedenti; detto capitolo, che ospitava rimborsi per mancati introiti da tasse sospese nel periodo Covid, aveva già subito nel 2021 una notevole contrazione (-96,77 per cento), passando da euro 663.891 a euro 21.420.

La gestione 2022 risulta, seppure parzialmente, ancora condizionata dai risvolti legati all'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dalla guerra in atto in Ucraina, e si caratterizza per l'ulteriore ripresa del traffico portuale, che conferma il *trend* registrato già nel 2021, dopo il calo drastico subito nel 2020 a causa dell'emergenza sanitaria. Sono coerenti con le peculiarità di detta gestione le riscontrate variazioni incrementali relative alle entrate tributarie (tassa portuale e tassa di ancoraggio), principale voce delle entrate correnti, che passano da 21 mln a 23 mln, segnando anche uno scostamento positivo rispetto alle previsioni definitive (che erano pari a 19 mln).

In particolare, gli accertamenti relativi alla tassa di ancoraggio ammontano nel 2022 a 8,2 mln e registrano un incremento del 24,38 per cento rispetto all'annualità precedente (6,6 mln nel 2021; 5,1 mln nel 2020)[47], mentre gli accertamenti relativi alla tassa portuale ammontano a 14,6 mln ed aumentano del 3,27 per cento (14,2 mln nel 2021).

Quanto alle entrate da redditi e proventi patrimoniali, costituiti per la maggior parte da canoni demaniali, si rileva un incremento del 42,71 per cento (+5 per cento nel 2021), rispetto alla contrazione registrata nelle annualità precedenti[48]. Relativamente a dette entrate si evidenzia, come sopra già riferito, che il notevole incremento degli accertamenti registrati nel 2022 è conseguente al pagamento anticipato per euro 1.593.579 di canoni concessori per il rilascio, con decorrenza dal 1° gennaio 2023, di n. 11 nuove concessioni per banchine portuali e aree site nel porto di Ravenna.

Sulla voce di entrata "redditi e proventi patrimoniali", nel 2022 è stata accertata anche la somma di euro 133.868 quale canone per l'anno 2022 richiesto con nota prot. 8602 del 28 luglio 2022 alla Ravenna *civitas cruise port* Srl, concessionaria del servizio di gestione della stazione marittima di Ravenna, rilasciata con atto n. 40 del 20 dicembre 2021 (rep. n. 2145).

La voce poste correttive e compensative di entrate correnti passa da euro 1.124.518 nel 2021 ad euro 251.141 nel 2022, e registra un decremento del 77,67 per cento. Si segnala che in detta voce, oltre ai risarcimenti per danni arrecati ad opere portuali, a eventuali rimborsi assicurativi e agli introiti derivanti dall'ordinanza del Presidente dell'AdSP del 26 giugno 2013, n. 3 relativa alla disciplina delle modalità di rilascio delle autorizzazioni per accedere agli impianti portuali, sono registrati i recuperi di aumenti contrattuali e dei superminimi illegittimamente corrisposti al personale dipendente nel periodo 2011-2014 (nell'anno complessivamente pari a circa euro 44.000).

In relazione alla categoria di cui trattasi, si segnala inoltre l'importo accertato di euro 38.024 afferente al conguaglio consortile determinato da Lepida Scpa a favore dell'AdSP in qualità di socio del consorzio, a seguito dell'approvazione del bilancio per l'esercizio 2021.

---

[47] La tassa di ancoraggio era stata disapplicata nel 2020 a norma dell'art. 92, c. 1, del decreto-legge n. 18 del 17 marzo 2020.

[48] Come riferito nel precedente referto di questa Sezione, sull'annualità 2020 aveva inciso l'esercizio della facoltà di abbattimento dei canoni in questione per i concessionari che avessero dimostrato di aver subito perdite di fatturato, contemplata dall'art. 199 del decreto-legge n. 34 del 2020, complessivamente quantificata dall'Ente in euro 167.659,36 , di cui euro 55.859,70 per concessioni assentite *ex* art. 18 legge n. 84 del 1994 ed euro 111.799,66 per concessioni assentite *ex* art. 36 del codice della navigazione.

Nell'ambito della posta promiscua delle "entrate non classificabili in altre voci", che ammontano nel 2022 ad euro 74.365, registrando un decremento del 16,49 per cento rispetto al 2021, sono iscritte le entrate da canoni concessori per l'affidamento dei servizi di ritiro e trasporti rifiuti a bordo navi.

Relativamente alle entrate in conto capitale, va ribadito che nel 2022 l'Ente ha accertato risorse più cospicue rispetto al 2021 (+30,53 per cento), e che dette risorse sono prevalentemente riferibili ai due nuovi capitoli di entrata, istituiti al fine di una più chiara rappresentazione dei fondi PNC e PNRR assegnati all'AdSP dal decreto del Mims n. 330 del 13 agosto 2021, anche in ottemperanza alla raccomandazione fornita da questa Sezione di controllo. In particolare, sul capitolo 221/11 "sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici - *Hub* portuale di Ravenna - Cup C61J20000060005 (d.m. Mims 330/2021 - Punto 7)", è stata accertata la somma di euro 103.469.390, di cui incassati euro 35.374.148 al 31 dicembre 2022, e sul capitolo 221/12 "elettrificazione delle banchine - *Cold ironing* - Cup C61B21005250005 (d.m. Mims 330/2021 - Punto 11)", è stato accertato l'importo di euro 30.855.722[49], di cui euro 7.770.523 incassati al 31 dicembre 2022.

Come specificato in nota integrativa, nel corso del 2022 sono stati altresì accertati, ed interamente incassati, euro 1.539.570 sul capitolo 221/10 "finanziamento dello Stato per esecuzione di opere infrastrutturali" di cui euro 1.455.537 relativi al fondo per la rimozione delle navi abbandonate e dei relitti di cui all'art. 1, commi 728 e 730, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, assegnati con decreto n. 495 del 13 dicembre 2021 e successivamente integrati con nota del Mims del 20 dicembre 2022, ed afferenti alla rimozione relitto "Orenburggazprom" (*general cargo*). Il restante importo di euro 84.033 è relativo invece al fondo per la compensazione dei prezzi dei materiali da costruzione più significativi ai sensi dell'art. 1-*septies* del d.l. n. 73 del 2021[50], convertito con modificazioni dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 e

[49] Tali erogazioni fanno riferimento a quanto disposto dagli accordi procedimentali trasmessi con nota del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 4 novembre 2021, conseguenti al decreto Mims n. 330 del 2021, e in particolare attengono ai seguenti finanziamenti:
- "*Hub* portuale di Ravenna - approfondimento canali Candiano e Baiona a - 14,50 mt in attuazione del P.R.P. vigente 2007; realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo", nell'ambito della tipologia di intervento di cui al Punto 7 - Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, per un importo di euro 130.000.000;
- "Realizzazione di una stazione di *cold ironing* a Porto Corsini a servizio del *Terminal* Crociere", nell'ambito della tipologia di intervento di cui al Punto 11 - Elettrificazione delle banchine – *Cold ironing*, per un importo di euro 35.000.000.

[50] Decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 avente ad oggetto "Misure urgenti connesse all'emergenza da Covid-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali".

s.m.i., in riferimento al progetto 1117 "rifacimento delle briccole di accosto presso pontili PIR in darsena Baiona".

Con riguardo, invece, al capitolo 221/30 "Concorso da parte dello Stato per interventi di adeguamento dei porti - art. 14 d.l. 83 del 2012 - art. 18-*bis* L.84/94", compreso all'interno della medesima categoria di entrata, l'importo definitivamente accertato è pari ad euro 1.637.264 ed è relativo alla quota di competenza dell'Ente, per l'annualità 2020, del fondo alimentato su base annua in misura pari all'1 per cento dell'I.v.a. dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascuno scalo a seguito del decreto ministeriale n. 252 del 10 agosto 2022, destinato a finanziare in quota parte il progetto 1011 "Approfondimento canale Piombone: 1° lotto sistemazione funzionale; 2° lotto risanamento della piallassa del Piombone".

Nell'esercizio in esame non si rilevano trasferimenti dalla Regione, allocati sul capitolo 222, né trasferimenti da comuni e province, allocati sul capitolo 223, mentre per quanto concerne i trasferimenti da altri enti si segnala sul capitolo 224 accertata e riscossa la somma di euro 262.797, afferente alla quota rimborsata dall'Unione europea in relazione a progetti realizzati con finanziamenti europei. Dette somme vengono accertate solo successivamente al versamento dei relativi importi nelle casse dell'Ente a seguito di approvazione, da parte degli organismi competenti, di specifica richiesta di rimborso da parte dell'AdSP.

Nell'esercizio esaminato incide, inoltre, sull'ammontare delle entrate il capitolo 231/10 afferente alle "operazioni finanziarie a medio e lungo termine", sul quale è stato accertato l'importo di euro 24.000.000 relativo al contratto di mutuo (FI N° 93.830) stipulato il 13 luglio 2021 con la Bei, da rimborsare attraverso fondi propri dell'Ente[51]. In particolare, l'importo pari ad euro 11.600.000 è stato accertato per finanziare le opere relative al progetto dell'*hub* portuale

[51] Relativamente all'evoluzione del rapporto tenuto in merito all'assunzione di mutui, si fa presente che in data 25 ottobre 2013 il Cda della Banca europea per gli investimenti, a valle di un'istruttoria finalizzata alla verifica del progetto, ha approvato l'erogazione di un finanziamento di scopo a favore dell'Ente, sino a 120 milioni per il progetto "*Hub* Portuale di Ravenna" ed è stato sottoscritto, nello stesso anno 2013, un contratto di finanziamento per 30 milioni. Detto finanziamento (FI N° 82.453 - *Tranche* A) è stato novato in data 1° aprile 2019 e sottoscritto il secondo contratto di mutuo pari a 65 milioni (FI N° 83.233 - *Tranche* B). In conseguenza dell'ampliamento dei progetti, a seguito di ulteriore istruttoria, la Bei ha esteso la linea di credito di ulteriori 24 milioni portandola ad un totale complessivo di 144 milioni. In data 13 luglio 2021, a seguito dell'approvazione da parte del Comitato di gestione, con delibera del 24 giugno 2021, n. 13, dell'estensione della linea di credito e dei relativi schemi di contratto, sono stati sottoscritti gli ulteriori contratti di finanziamento per un importo complessivo di 49 milioni (*Tranche* C,) di cui 25 milioni (FI N° 93.439) a completamento della originaria linea di credito concessa dalla Bei di 120 milioni, e 24 milioni (FI N° 93.830) a copertura delle maggiori risorse finanziarie necessarie sia alla realizzazione delle opere previste dal decreto ministeriale Mit n. 353 del 13 agosto 2020 che ai maggiori costi di dragaggio nell'ambito della Fase I dell'*hub* portuale di Ravenna. In data 27 luglio 2022 è stata chiesta alla Bei la possibilità di rimodulare l'elenco degli interventi oggetto del finanziamento in questione (FI N° 93.830).

di Ravenna, coerentemente allo scopo del finanziamento originariamente concesso, mentre l'importo pari ad euro 12.400.000, parimenti accertato, è presente nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2022, per l'assunzione di impegni vincolati al finanziamento da effettuare nel corso dell'anno 2023.

Infine, sul capitolo 232/20 "depositi di terzi a cauzione", sono stati accertati euro 42.500 interamente incassati, afferenti ad introiti derivanti dall'incasso di depositi cauzionali che dovranno, nel tempo, essere svincolati e restituiti. Tale importo corrisponde altresì alla quota di incremento del fondo depositi cauzionali relativamente all'anno 2022 e presente, al netto degli svincoli effettuati in corso d'esercizio, come posta di avanzo vincolato.

Il fondo dei depositi cauzionali passa da euro 632.207 del 2021 ad euro 636.774 del 2022.

La riscontrata crescita della spesa corrente (+12,83 per cento) è dovuta in parte all'aumento della componente strutturale di funzionamento per gli organi dell'Ente (+4,40 per cento), per gli oneri per il personale (+4,63 per cento), che l'Ente in nota integrativa correla alla graduale implementazione della pianta organica, e per l'acquisto di beni e servizi (+48,42 per cento). Per quanto riguarda quest'ultima voce, lo scostamento è stato determinato dal significativo aumento dei costi energetici sostenuti nel 2022 per utenze, che sono passate da euro 66.000 nel 2021 ad euro 179.000 nel 2022.

Incidono, inoltre, sull'andamento complessivo gli oneri per interventi diversi (+24,55 per cento) e tra questi, con peso decisivo in valore assoluto (+88,46 per cento), quelli per "prestazioni istituzionali" che passano da euro 600.001 ad euro 1.130.774 di cui euro 845.617 impegnati sul capitolo 121/10 "prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali - spese per utenze portuali varie" e connessi alle utenze portuali, ed euro 270.587 impegnati sul capitolo 121/20 "prestazione di terzi per manutenzioni, riparazioni ed adattamenti diversi delle parti comuni in ambito portuale", che risultano destinati, come nei passati esercizi, al servizio di pulizia degli specchi acquei. Si rileva che all'interno dei citati capitoli 121/10 e 121/20 sono ricomprese anche le spese per i servizi istituzionali che si riferiscono ad attività correlate con la *security* degli impianti portuali e la salvaguardia delle navi adibite anche al commercio internazionale, nonché con la sicurezza della navigazione e la sicurezza nella erogazione dei servizi portuali, previste come attività da escludere dal limite di spesa di cui alla legge di bilancio 2020, in ottemperanza alle indicazioni fornite dal Mef-Rgs con nota del 20 luglio 2020 prot. n. 132653 e così come già approvato dal Ministero vigilante in fase di esame della proposta di bilancio previsionale 2022.

La categoria di cui trattasi ospita anche il capitolo correlato alle spese per "Fiere, mostre e convegni che concretizzano l'attività istituzionale" sul quale nel 2022 è stata impegnata la somma complessiva di euro 14.571 che nello specifico, al fine di promuovere le attività commerciali ed industriali che si svolgono nel porto di Ravenna, hanno consentito la partecipazione da parte dell'Ente alla fiera *Seatrade Cruise* MED tenutasi a Malaga (Spagna) nel corso del mese di settembre 2022 e che risulta, in particolare, essere riconosciuta come la più importante a livello europeo per il settore crocieristico.

I "trasferimenti passivi" registrano un decremento del 49,25 per cento e passano da euro 1.860.977 del 2021 ad euro 944.533 del 2022. Al riguardo, si evidenzia che lo scostamento è essenzialmente da ricondurre alla mancata estensione per il secondo semestre 2022, con il venir meno della motivazione, del contributo già riconosciuto dal d.l. 19 maggio 2020, n. 34 (c.d. "Decreto rilancio" avente ad oggetto "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19"), all'unico soggetto fornitore di lavoro portuale autorizzato nel porto di Ravenna ai sensi dell'art. 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, determinato in euro 90 per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019 in conseguenza dell'emergenza epidemiologica. Il d.l. 30 dicembre 2021, n. 228 (c.d. "Milleproroghe 2022"), ha esteso il contributo di cui trattasi al periodo 1° gennaio 2022-30 giugno 2022 e, pertanto, la somma complessivamente impegnata sul capitolo dedicato a tale finalità (U122/80), ammonta ad euro 186.660.

Tale importo va a sommarsi con il contributo erogato negli esercizi 2020 e 2021, pari ad euro 2.284.515, per una contribuzione complessiva concessa all'unico soggetto autorizzato ai sensi dell'art. 17 della legge n. 84 del 1994, che sino al 30 giugno 2022 è pari ad euro 2.471.175.

Va precisato che in tale ambito rientra anche il trasferimento allo Stato, in ottemperanza alle disposizioni in materia di contenimento della spesa pubblica, ammontante per l'esercizio esaminato ad euro 230.866 e certificato dal Collegio dei revisori.

Gli "oneri tributari", nel 2022 pari ad euro 1.050.000, con un notevole incremento (euro 395.011 nel 2021), si riferiscono in misura prevalente all'impegno di circa euro 628.213 assunto per il pagamento dell'Ires, come conseguenza dell'art. 4-*bis* del d.l. 16 giugno 2022, n. 68, convertito con legge 5 agosto 2022, n. 108.

10.3. Situazione amministrativa e gestione dei residui

La situazione di amministrazione, come detto, si attesta su un avanzo contabile pari ad euro 56.516.851 nell'esercizio di riferimento (euro 71.873.306 nel 2021), in diminuzione rispetto all'esercizio precedente.

Concorre a tale risultato il saldo della gestione di cassa, che presenta un aumento del 77,57 per cento rispetto al 2021 (da euro 98.618.555 ad euro 175.117.894). Si tratta di andamento legato al differenziale positivo tra riscossioni e pagamenti, non solo in conto competenza ma anche, a differenza che in passato, in conto residui.

I dati sopra richiamati trovano coerente riscontro contabile nel differenziale tra residui attivi e passivi conservati in contabilità, che evidenzia un perdurante e crescente dato negativo.

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

I dati di riferimento sono riprodotti nella tabella comparativa sottostante.

Tabella 24 - Situazione amministrativa

	2021		2022	
CONSISTENZA CASSA INIZIO ESERCIZIO		**90.399.986**		**98.618.555**
RISCOSSIONI				
In c/competenza	64.652.695		76.724.874	
In c/residui	2.016.242	**66.668.937**	55.807.487	**132.532.361**
PAGAMENTI				
In c/competenza	13.564.114		16.213.443	
In c/residui	44.886.254	**58.450.368**	39.819.579	**56.033.022**
CONSISTENZA CASSA FINE ESERCIZIO		**98.618.555**		**175.117.894**
RESIDUI ATTIVI				
Degli esercizi precedenti	217.723.988		252.446.017	
Dell' esercizio	90.638.905	**308.362.893**	117.288.349	**369.734.366**
RESIDUI PASSIVI				
Degli esercizi precedenti	228.773.297		293.874.350	
Dell'esercizio	106.334.845	**335.108.142**	194.461.059	**488.335.409**
AVANZO D'AMMINISTRAZIONE		**71.873.306**		**56.516.851**
Parte vincolata:				
al trattamento di fine rapporto		**2.776.554**		**3.111.634**
ai fondi per rischi ed oneri:		**2.259.334**		**2.263.900**
- fondo depositi cauzionali	632.207		636.774	
- fondo rischi contenzioso	1.627.127		1.627.126	
a lavori ed opere portuali finanziate da*:		**1.744.094**		**910.274**
- protocollo M.I.T. n. 11 del 26 novembre 2002 (realizzazione c.d. banchina PIR)	910.274		910.274	
- decreto interministeriale n. 464 del 21 dicembre 2016 - progetto 1011 approfondimento del canale Piombone	227.947			
- finanziamento Fondo progettazione opere prioritarie – d.m. 171 del 10 maggio 2019 – anni 2020 e 2021	437.025			
- Fondo art. 18-*bis* legge n. 84 del 1994 – decreto interministeriale 226 del 31 maggio 2021 - Fabbrica vecchia e Marchesato	168.848			
a quota crediti vincolata (residui attivi per contributi):		**6.095.607**		**7.506.133**
- residui attivi 2002	1.856.980		1.856.980	
- residui attivi 2003 -dichiarati perenti (nota Mit 22 novembre 2022)			576.730	
- residui attivi 2004	4.238.627			
- residui attivi 2005			1.429.845	
- residui attivi 2011 -dichiarati perenti (nota Mit 22 novembre 2022)			1.531.545	
- quota residui attivi 2020 -dichiarati perenti (nota Mit 22 novembre 2022)			1.248.926	
- residuo attivo Regione - deliberazione del Consiglio Regionale n. 538 del 2003			862.107	
ad uscite in c/capitale per reiscrizione impegni**:		**3.928.614**		**1.233.224**
- cap. U211/10: opere portuali ed immobiliari - approfondimento fondali	3.842.354		556.421	

(segue)

(segue tabella 24)

- cap. U211/20: manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale	86.260		676.803	
a finanziamenti riscossi in data 23 dicembre 2021, di competenza dell'anno successivo:		**30.674.888**		
- finanziamento PNRR decreto ministeriale n. 330 del 13 agosto 2021 (*cold ironing*)	4.144.278			
- finanziamento PNRR decreto ministeriale n. 330 del 13 agosto 2021 (*hub* portuale di Ravenna)	26.530.610			
ad ulteriori impegni vincolati a finanziamento BEI:***				**12.400.000**
al recupero quota canoni a seguito applicazione art. 3 del d.l. n. 95 del 2012 su contratto di locazione *(importo pari alla differenza tra accertamento di entrata a competenza 2021 di euro 841.316 e importo fatturato non pagato ad agosto e dicembre 2021 di euro 311.598)*		**529.718**		**529.718**
Totale parte vincolata		**48.008.809**		**27.954.883**
Parte disponibile:		**23.864.497**		**28.561.968**

* Per quanto riguarda l'esercizio 2021, trattasi di contributi Mims non ancora impegnati al 31 dicembre 2021.
** Cfr. art. 21, c. 8, regolamento di amministrazione e contabilità AdSP.
*** Al 31 dicembre 2022 non inseriti nel Ptllpp 2023, presenti nel Ptllpp 2022 e nella richiesta di rimodulazione degli interventi finanziati dalla Bei e corrispondenti a: "Sottopasso Canale Molinetto" e "Green Ports Progetto Zero immissioni".
Eventuali scostamenti sono dovuti agli arrotondamenti.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconti gestionali

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

Al riguardo, mette conto comunque evidenziare che l'Ente, in aderenza ai principi contabili, espone a rendiconto la composizione dell'avanzo, distinguendo fra la rilevante parte libera e la parte vincolata, che riflette i tempi non sempre rapidi di realizzazione degli interventi programmati.

Sempre con riguardo alla situazione di amministrazione venutasi a delineare al termine dell'esercizio esaminato, si dà atto che l'AdSP compila e produce, in allegato ai rendiconti, la tabella della ricognizione dei residui attivi e passivi conservati, distinti per esercizio di

provenienza. In merito alla medesima, in nota integrativa è formalmente dichiarato il rispetto dell'art. 43, c. 5, del vigente regolamento di amministrazione e contabilità, che impone l'operazione di riaccertamento intesa come verifica della perdurante sussistenza di crediti e debiti da riportare.

Di fatto, come agevole verificare dalla situazione generale di seguito riportata per l'esercizio all'esame, in raffronto comparativo con i dati del 2021, il rilievo che nella gestione esaminata viene ad assumere la gestione di residui di parte corrente è piuttosto contenuto.

Tabella 25 - Disaggregazione dei residui

RESIDUI ATTIVI	CORRENTI	IN CONTO CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2021	**1.831.616**	**217.766.060**	**204.814**	**219.802.490**
riscossioni nell'anno	1.676.281	246.876	93.084	2.016.241
Variazioni	-28.106	-15	-34.138	-62.259
rimasti da riscuotere	127.228	217.519.169	77.592	217.723.989
residui dell'esercizio	1.055.453	89.494.163	89.289	90.638.905
Totale residui al 31/12/2021	**1.182.681**	**307.013.332**	**166.881**	**308.362.894**
Residui all'1/1/2022	**1.182.681**	**307.013.332**	**166.881**	**308.362.894**
riscossioni nell'anno	122.619	55.546.831	138.037	55.807.487
Variazioni	-77.438	-31.952	0	-109.390
rimasti da riscuotere	982.624	251.434.549	28.844	252.446.017
residui dell'esercizio	83.075	116.817.704	387.570	117.288.349
Totale residui al 31/12/2022	**1.065.699**	**368.252.253**	**416.414**	**369.734.366**
RESIDUI PASSIVI	**CORRENTI**	**IN CONTO CAPITALE**	**PARTITE DI GIRO**	**TOTALI**
Residui all'1/1/2021	**1.476.785**	**273.515.176**	**214.433**	**275.206.394**
pagamenti nell'anno	1.066.526	43.654.174	165.554	44.886.254
Variazioni	-181.812	-1.330.893	-34.138	-1.546.843
rimasti da pagare	228.447	228.530.109	14.741	228.773.297
residui dell'esercizio	1.265.147	102.629.764	2.439.934	106.334.845
Totale residui al 31/12/2021	**1.493.594**	**331.159.873**	**2.454.675**	**335.108.142**
Residui all'1/1/2022	**1.493.594**	**331.159.873**	**2.454.675**	**335.108.142**
pagamenti nell'anno	1.047.282	36.349.854	2.422.443	39.819.579
Variazioni	-221.472	-1.192.741	0	-1.414.213
rimasti da pagare	224.840	293.617.278	32.232	293.874.350
residui dell'esercizio	2.527.651	191.546.669	386.739	194.461.059
Totale residui al 31/12/2022	**2.752.491**	**485.163.947**	**418.971**	**488.335.409**

Eventuali scostamenti nei dati sono dovuti agli arrotondamenti.
Fonte: rendiconto gestionale.

Diverse considerazioni attengono alla gestione dei residui di parte capitale, che costituiscono la componente più significativa di tale gestione. In effetti, dei crediti conservati a carico della gestione caratteristica, quelli di parte capitale - rappresentati in massima parte da risorse statali per investimenti - costituiscono anche nel 2022 quasi la totalità dei residui di fine esercizio; i debiti correlati a loro volta si attestano sul 99 per cento del totale. Si tratta di dati che

confermano come detta gestione praticamente assorba quella delle infrastrutture, programmate in ciascun anno.

Detti residui derivano principalmente dalla gestione di competenza dell'ultimo triennio (2020-2022) con una crescita in linea con il maggior volume di accertamenti ed impegni per investimenti relativo a tali annualità, in concomitanza con l'impulso dato alla realizzazione del progetto *hub* portuale di Ravenna.

In effetti, anche nel 2022, i nuovi residui attivi riguardano essenzialmente:

- le entrate non riscosse relative agli accertamenti assunti sui due capitoli di nuova istituzione legati alle risorse stanziate dal PNC-PNRR di cui euro 68.095.242 sul capitolo "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici - *Hub* portuale di Ravenna - Cup: C61J20000060005 (d.m. Mims 330/2021 - Punto 7)" ed euro 23.085.199 sul capitolo "Elettrificazione delle banchine - *Cold ironing* - Cup C61B21005250005 (d.m. Mims 330/2021 - Punto 11)";
- i crediti verso lo Stato per interventi di adeguamento dei porti (art. 14 d.l. n. 83 del 22 giugno 2012 e art. 18-*bis* legge n. 84 del 1994) per euro 1.637.264;
- il prestito per un ammontare complessivo di 24 milioni, a seguito operazione finanziaria con la Banca europea per gli investimenti, derivante dal contratto di mutuo (FI N°93.830) stipulato il 13 luglio 2021.

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

Sul piano sostanziale, si ribadisce che la capacità di smaltimento dei residui, nell'ambito della gestione esaminata, diviene indice di stato di avanzamento delle opere commissionate e di parametro indiretto di risultato.

10.4. Il conto economico

I dati economici della gestione, come esposti in contabilità e di seguito riportati, mostrano un saldo positivo e in aumento del 26 per cento rispetto al 2021 ed un avanzo economico pari ad euro 15.637.999 (euro 12.392.722 nel 2021).

Tabella 26 - Conto economico

	2021	2022	% Var. 2022/2021
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi*	26.574.485	28.086.461	5,69
5) Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio	4.906.546	7.049.704	43,68
Totale valore della produzione (A)	**31.481.031**	**35.136.165**	**11,61**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci**	26.361	28.014	6,27
7) Per servizi**	1.285.755	2.462.819	91,55
8) Per godimento beni di terzi**	0	0	0
9) Per il personale**	5.553.469	5.936.075	6,89
10) Ammortamenti e svalutazioni	8.338.291	8.949.834	7,33
d) Svalutazione crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	0	0	0
11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0	0	0
12) Accantonamenti per rischi	1.495.627	0	-100
13) Altri accantonamenti	0	0	0
14) Oneri diversi di gestione	2.037.235	1.135.398	-44,27
Totali costi della produzione (B)	**18.736.738**	**18.512.140**	**-1,20**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**12.744.293**	**16.624.025**	**30,44**
C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI			
15) Proventi da partecipazioni	0	0	0
16) Altri proventi finanziari	290	34	-88,28
17) Interessi ed altri oneri finanziari	5.557	5.575	0
Totale proventi ed oneri finanziari (15+16-17)	**-5.267**	**-5.541**	**-5,20**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	**0**	**0**	**0**
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI			
20) Proventi, con separata indicazione delle plusvalenze da alienazioni i cui ricavi non sono iscrivibili al n. 5)	0	0	0
21) Oneri straordinari, con separata indicazione delle minusvalenze da alienazioni i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n. 14)	0	0	0
22) Sopravvenienze attive ed insussistenze del passivo derivanti dalla gestione dei residui	0	0	0
23) Sopravvenienze passive ed insussistenze dell'attivo derivanti dalla gestione dei residui	0	0	0
Totale delle partite straordinarie	**0**	**0**	**0**
Risultato prima delle imposte	**12.739.026**	**16.618.484**	**30,45**
Imposte dell'esercizio	346.305	980.485	183,13
Avanzo\disavanzo economico	**12.392.721**	**15.637.999**	**26,19**

* Entrate correnti depurate dei proventi finanziari: lett. C) e dei proventi straordinari (di natura finanziaria): lett. D).
** Uscite correnti depurate degli oneri finanziari: lett. C) e degli oneri straordinari (di natura finanziaria): lett. D).
Eventuali disallineamenti sono dovuti agli arrotondamenti degli importi.
Fonte: rendiconto 2022

L'andamento è correlato in primo luogo all'aumento del valore della produzione (+11,61 per cento), ambito nel quale sono registrati i proventi da tasse portuali e di ancoraggio e da canoni di concessione delle aree demaniali, il cui gettito, come si è innanzi detto, ha registrato un incremento positivo nel 2022 rispettivamente del 3,27 per cento, del 24,38 per cento e del 42,71 per cento, dopo la contrazione subìta nell'esercizio 2020 a seguito dei minori traffici legati alle misure emergenziali. Al riguardo, l'Ente precisa nella nota integrativa al rendiconto di gestione 2022 che, per la corretta contabilizzazione dei ricavi di esercizio, nel totale del valore della produzione è stato escluso l'importo di euro 1.628.579 corrispondente ai canoni demaniali incassati nell'esercizio 2022, ma di competenza dell'esercizio 2023 e che tale quota, presente in cassa, è stata invece inserita tra i risconti passivi dello stato patrimoniale.

É inserita nel valore della produzione la quota di ricavo iscritto alla voce "Altri ricavi e proventi", pari ad euro 7.049.704 rappresentata da euro 6.828.232 quale quota di ricavo pluriennale riferita ai contributi pubblici incassati, imputata quale provento di competenza dell'esercizio 2022, alla medesima percentuale di ammortamento delle immobilizzazioni che tali conferimenti finanziano, e da euro 221.472 consistente in insussistenze del passivo derivanti dalla cancellazione di residui passivi riconosciuti insussistenti in sede di ricognizione e riaccertamento dei residui, in questo esercizio totalmente relativi al Titolo I.

In costanza delle suddette maggiori entrate, i costi di produzione registrano un lieve decremento (-1,20 per cento) rispetto al 2021, in quanto tra gli oneri diversi di gestione figurano, tra gli altri, il contributo a favore dei fornitori di lavoro portuale autorizzati, quale possibilità riconosciuta dall'art. 199, c. 1, lett. b) del d.l. 19 maggio 2020, n. 34 (c.d. "Decreto rilancio"), estesa anche per il 2022 dal d.l. 30 dicembre 2021, n. 228 (c.d. "Milleproroghe 2022"), erogato per il periodo gennaio-giugno 2022, l'impegno per il trasferimento allo Stato del fondo esodo-quota parte anno 2022, di cui all'art. 10, c. 3-*septies*, del d.l. n. 228 del 2021 convertito con modificazioni dalla l. 25 febbraio 2022, n. 15, e le insussistenze dell'attivo concernenti la radiazione di residui attivi riconosciuti insussistenti in sede di ricognizione e riaccertamento dei residui e il valore di altri oneri straordinari dati, per la maggior parte, dalle restituzioni e rimborsi disposti nell'anno, per diritti erroneamente riversati dall'Agenzia delle dogane all'AdSP, che non sono più valorizzati nella parte E) ("Proventi ed oneri straordinari"), come stabilito dal d.lgs. n. 139 del 18 agosto 2015 che ha modificato l'art. 2425 del codice civile.

10.5. Lo stato patrimoniale

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

Tabella 27 - Stato patrimoniale

ATTIVITÀ	2021	2022	% Var. 2022/2021
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione opere dell'ingegno	1.836.379	2.161.118	17,68
6) Immobilizzazioni in corso ed acconti	2.229.665	2.492.856	11,80
Totale	**4.066.044**	**4.653.974**	**14,46**
II. Immobilizzazioni materiali			
1) Terreni e fabbricati	123.049.935	128.028.573	4,05
2) Impianti e macchinari	105.316	62.766	-40,40
3) Attrezzature industriali e commerciali	37.941	54.622	43,97
4) Automezzi e motomezzi	45.515	27.182	-40,28
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	84.400.531	115.699.633	37,08
7) Altri beni	64.993	39.928	-38,57
Totale	**207.704.231**	**243.912.704**	**17,43**
III. Immobilizzazioni finanziarie, con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo			
1) Partecipazioni in:			
a) imprese controllate	19.892.293	19.892.293	0
d) altre imprese	642.000	642.000	0
4) Crediti finanziari diversi	8.028.466	8.028.466	0
Totale	**28.562.759**	**28.562.759**	**0**
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI (B)	**240.333.034**	**277.129.437**	**15,31**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
II. Residui attivi, con separata indicazione, per ciascuna voce, degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo			
1) Crediti verso utenti, clienti ecc	1.182.681	1.067.528	-9,74
4) Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	187.013.332	224.252.253	19,91
4-*bis*) Crediti tributari	0	0	0
5) Crediti verso altri	150.345	151.231	0,59
Totale	**188.346.358**	**225.471.012**	**19,71**
IV. Disponibilità liquide			
3) Denaro e valori in cassa	98.618.555	175.117.894	77,57
Totale	**98.618.555**	**175.117.894**	**77,57**
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE (C)	**286.964.913**	**400.588.906**	**39,60**
D) RATEI E RISCONTI	**0**	**0**	**0**
TOTALE ATTIVO	**527.297.947**	**677.718.343**	**28,53**

(segue)

(segue tabella 27)

PASSIVITÀ	2021	2022	% Var. 2022/2021
A) PATRIMONIO NETTO			
I. Fondo di dotazione	0	0	0
VI. Riserve statutarie	0	0	0
VII. Altre riserve distintamente indicate	16.847.793	16.847.793	0
VIII. Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	185.337.584	197.730.306	6,69
IX. Risultato economico di esercizio	12.392.722	15.637.999	26,19
TOTALE PATRIMONIO NETTO (A)	**214.578.099**	**230.216.098**	**7,29**
B) CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE			
1) Contributi a destinazione vincolata	187.013.332	224.252.253	19,91
TOTALE contributi in conto capitale (B)	**187.013.332**	**224.252.253**	**19,91**
C) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
2) Per imposte	0	0	0
3) Per altri rischi ed oneri futuri	2.259.334	2.263.900	0,20
TOTALE Fondi per rischi ed oneri futuri (C)	**2.259.334**	**2.263.900**	**0**
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	**2.776.554**	**3.111.634**	**12,07**
E) RESIDUI PASSIVI, con separata indicazione, per ciascuna voce degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo			
5) Debiti verso fornitori	2.356.320	6.576.598	179,10
8) Debiti tributari	0	0	0
9) Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	94	99	5,32
11) Debiti verso lo Stato ed altri enti pubblici	0	0	0
12) Debiti diversi	2.425.997	115.328	-95,25
TOTALE RESIDUI PASSIVI (E)	**4.782.411**	**6.692.025**	**39,93**
F) RATEI E RISCONTI			
1) Ratei passivi	0	0	0
2) Risconti passivi	115.888.217	211.182.433	82,23
TOTALE RATEI E RISCONTI (F)	**115.888.217**	**211.182.433**	**82,23**
TOTALE PASSIVO E NETTO	**527.297.947**	**677.718.343**	**28,53**
CONTI D'ORDINE	**330.309.196**	**481.380.031**	**45,74**

Eventuali disallineamenti sono dovuti agli arrotondamenti.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconti Ente

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

L'Ente rappresenta che la generalità delle immobilizzazioni sono iscritte in bilancio al criterio del costo di acquisto e rettificate dagli ammortamenti, applicati anche a quelle immateriali e secondo aliquote ritenute rappresentative della vita utile di ciascun cespite ammortizzato, come indicato dal decreto Mef del 31 dicembre 1988.

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

Tra le immobilizzazioni materiali si segnala l'oscillazione incrementale (+37,08 per cento) della voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", nel 2022 pari ad euro 115.699.633 e relativa alle opere in corso di realizzazione e non ancora ultimate.

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 2427, c. 1, n. 3-*bis* c.c., l'Ente precisa che nessuna delle immobilizzazioni immateriali o materiali esistenti in bilancio è stata sottoposta a svalutazione, in quanto nessuna di esse esprime perdite durevoli di valore.

Le immobilizzazioni finanziarie, che ricomprendono gli investimenti destinati a permanere durevolmente nel patrimonio dell'Ente e sono costituite principalmente dalle partecipazioni, sia in società controllate sia in altre imprese e da crediti patrimonializzati, costituiti quasi interamente dai crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici per il finanziamento della realizzazione di opere non ancora iniziate o da ultimare, non registrano variazioni rispetto all'esercizio precedente.

Le disponibilità liquide corrispondono alla consistenza di cassa al termine dell'esercizio, ed ammontano nel 2022 a 175,1 mln, in aumento del 77,57 per cento rispetto al 2021 (98,6 mln). Il rilevante saldo di cassa al 31 dicembre 2022 è dovuto prevalentemente all'incasso delle quote dei finanziamenti ministeriali relativi al programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR (PNC) di cui al decreto Mims n. 330 del 2021 e all'incasso delle risorse Cipe (delibera Cipe n. 98 del 2012) per la realizzazione del progetto "*Hub* portuale- prima fase".

Nel passivo dello stato patrimoniale, alla voce relativa ai "Contributi in conto capitale", sono allocati i finanziamenti pubblici accertati dall'Ente e destinati alla realizzazione delle opere infrastrutturali, che ammontano a 224,3 mln, con un incremento del 19,91 per cento rispetto al 2021, anno in cui assommavano 187 mln e registravano un aumento del 91 per cento rispetto al 2020. Il fondo per rischi ed oneri nel 2022 ammonta ad euro 2.263.900 e registra un aumento dello 0,20 per cento rispetto al 2021 (euro 2.259.334); lo stesso assomma euro 636.774 del fondo depositi cauzionali ed euro 1.627.126 del fondo contenzioso, valorizzato per la prima volta nel 2020, dando seguito alle raccomandazioni già formulate in proposito. La voce afferente al trattamento di fine rapporto, in linea con il *trend* dell'ultimo triennio, mostra un incremento del 12,07 per cento rispetto all'esercizio 2021, e ammonta a 3,1 mln. Secondo quanto riportato dall'Ente in nota integrativa, corrisponde al totale delle singole indennità maturate dai dipendenti alla data di chiusura del bilancio al netto degli acconti erogati ed è pari a quanto si

sarebbe dovuto corrispondere agli stessi nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro a tale data. L'Ente ha precisato che le quote di Tfr maturate a decorrere dal primo gennaio 2007, sono state, a scelta del dipendente, destinate a forme di previdenza complementare o mantenute in azienda.

Per quanto riguarda la voce afferente ai residui passivi, la stessa ricomprende oltre ai debiti di parte corrente e ai debiti relativi a fatture ricevute ma non ancora pagate entro la fine dell'anno per spese in conto capitale o registrate sulle partite di giro - in quanto dette somme sono considerate, in osservanza ai principi contabili, obbligazioni giuridicamente perfezionate in attesa di pagamento, pari ad euro 6.576.598 (euro 2.356.320 nel 2021) - anche i debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale, pari ad euro 99 ed i debiti del Titolo III al netto delle fatture ricevute e non ancora pagate registrati come "debiti diversi", pari ad euro 115.327. Relativamente a quest'ultima voce si rileva nel 2022 un notevole decremento (-95,25 per cento). Come riferito nel precedente referto[52], nell'esercizio 2021 detta voce aveva registrato un incremento derivante dall'ammissione in data 15 luglio 2021 da parte del Comitato CEF della Commissione europea al co-finanziamento europeo pari al 15 per cento del progetto "Access2Napa"[53], che aveva comportato l'inserimento tra i "debiti diversi" dell'impegno di euro 2.359.100 assunto al fine di consentire il trasferimento delle somme ai *partners* beneficiari dell'azione progettuale e incassate dall'Ente in data 20 dicembre 2021 a titolo di quota per il prefinanziamento di spettanza.

Nel 2022 i risconti passivi si incrementano dell'82,23 per cento (+35 per cento nel 2021) ed ammontano complessivamente a 211,2 mln (115,9 mln nel 2021). Nello specifico si tratta di ricavi pluriennali riferibili a conferimenti pubblici prevalentemente da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ed in misura minore da altri enti.

L'Ente precisa che nell'esercizio 2022 l'importo ricomprende anche le quote incassate nel 2022 per canoni sulle concessioni demaniali marittime e su proventi di autorizzazione per

[52] Cfr. Corte dei conti, Sezione del controllo sugli enti, Determinazione del 28 febbraio 2024, n. 29: "Determinazione e Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centro settentrionale - 2021".

[53] Il progetto, che vede coinvolti oltre all'AdSP in qualità di coordinatore, anche l'AdSP del Mar Adriatico settentrionale, l'AdSP del Mare Adriatico orientale e il Porto di Capodistria, era stato presentato dall'AdSP in data 22 marzo 2021 alla Commissione Europea in risposta al bando CEF - TRANSPORT 2020, pubblicato in data 15 dicembre 2020. Il *budget* dell'AdSP era di euro 5.000.000, per un co-finanziamento di euro 2.500.000, pari quindi al 50 per cento del *budget* totale. Attualmente è in corso la redazione del *Final report* (tecnico e finanziario del progetto), che dovrà essere presentato entro il 31 dicembre 2025 alla Commissione europea, dopo avere ottenuto l'approvazione preventiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

operazioni portuali *ex* art. 16 della legge n. 84 del 1994, di competenza dell'esercizio 2023, per un totale di euro 1.628.579 e che tale importo sarà interamente imputato quale ricavo del conto economico del successivo esercizio finanziario, conformemente ai principi contabili.

L'importo degli incrementi di euro 102.122.448 è composto per euro 100.493.869 da incassi titolo II (al netto dei depositi cauzionali) e per euro 1.628.579 da incassi titolo I di competenza dell'esercizio 2023, di cui euro 1.593.579 per canoni demaniali ed euro 35.000 per proventi su operazioni portuali.

11. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale è stata istituita per effetto delle disposizioni di cui al decreto legislativo n. 169 del 2016, di riforma dell'assetto organizzativo e funzionale dei porti italiani, in attuazione della delega conferita dall'art. 8, c. 1, lett. f) della legge 7 agosto 2015, n. 124; tale normativa ha introdotto significative modifiche ed innovazioni al testo della legge-quadro sui porti (legge n. 84 del 1994), formalmente rimasta in vigore.

L'Ente è subentrato senza soluzione di continuità alla preesistente Autorità portuale di Ravenna, con la medesima circoscrizione territoriale di competenza (comprensiva del solo porto canale di Ravenna) e con le stesse connotazioni di autonomia amministrativa, finanziaria e di bilancio, legate alla specifica ed espressa qualificazione di ente pubblico non economico di rilevanza nazionale, esentato dall'applicazione delle disposizioni della legge 20 marzo 1975, n. 70 ma tenuto a rispettare il decreto legislativo n. 165 del 2001, limitatamente alle norme di principio del titolo I.

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

L'Ente ha cominciato ad operare nel 2017, contestualmente alla nomina degli organi, così come stabilito dalla disciplina transitoria relativa al subentro alla preesistente Autorità portuale (cfr. art. 22 del decreto legislativo n. 169 del 2016).

Nel corso del 2022 non vi sono stati rinnovi degli organi, risultando in costanza di carica quelli già regolarmente incardinati nel corso del 2021.

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

La struttura amministrativa, revisionata in base al nuovo regolamento di organizzazione adottato con delibera presidenziale n. 46 del 2018, è articolata in unità organizzative di diversa

consistenza e complessità ("Direzioni", "Aree", "Servizi" e "Uffici"), suddivise in "uffici di linea", specializzate per ambiti di azione e materie specifiche e "uffici di *staff*" con compiti consultivi e/o di supporto agli organi dell'Ente e alle strutture di linea.

L'Ente ha rideterminato la propria dotazione organica da ultimo nel 2022, portandola ad un totale di n. 89 unità di personale, classificato in dirigenti, quadri e impiegati, secondo il vigente Ccnl dei lavoratori dei porti applicabile nella specie.

Tale incremento è stato adottato con la finalità di garantire la piena funzionalità dell'Ente, anche quale soggetto attuatore nell'ambito dei progetti di cui al PNRR.

La consistenza dei dipendenti in servizio al 31 dicembre 2022, pari a n. 76 è pressoché stabile, registrando un saldo pari a zero tra cessazioni ed assunzioni e la contrazione di una unità dirigenziale che ha assunto la carica di segretario generale.

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

Anche nel 2022 l'Autorità è risultata priva di un Documento di pianificazione strategica di sistema, disponendo unicamente del Piano regolatore dell'unico porto della circoscrizione territoriale di competenza, adottato nel 2007 e giunto a perfezionamento nel 2012 con l'emanazione del c.d. "decreto Via" di cui la stessa Autorità ha chiesto la proroga di validità a tutto il 2027.

L'adozione del Dpss, rispondente ad esigenze di attualizzazione e coordinamento delle strategie dell'Ente con quelle di pianificazione europea e nazionale dei trasporti, della logistica e dell'intermodalità, nonché con esigenze di integrazione con quella degli enti territoriali, è stata inclusa tra gli obiettivi di azione dell'Ente nel Pot 2021-2023 e relativi aggiornamenti, e formalizzata nel mese di ottobre 2024, anche con l'acquisizione del parere favorevole del Comune di Ravenna e dell'avviso positivo della Regione Emilia-Romagna. Il Dpss è stato di recente inviato al Ministero vigilante per l'approvazione.

Circa gli altri atti di programmazione operativa, più strettamente propedeutici - anche negli obbligatori aggiornamenti annuali - all'avvio dell'attività gestionale di realizzazione di lavori ed interventi in aree portuali, nel 2022 l'Ente disponeva del Pot riferito al triennio 2021-2023, approvato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 11 del 24 giugno 2021, successivamente revisionato due volte con deliberazioni del Comitato di gestione n. 1 del 13 febbraio 2023 e n. 6 del 25 gennaio 2024.

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

L'opera di maggiore impatto economico-finanziario contemplata in programma già dal 2019 consiste nei lavori di realizzazione del progetto, articolato in due stralci funzionali, "*Hub* portuale di Ravenna - Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo *terminal* in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto", lavoro di prima fase del complesso piano di interventi intesi al potenziamento strategico delle infrastrutture del porto ravennate in adeguamento delle medesime agli *standard* propri della rete centrale trans-europea e come *hub* di approdo commerciale di grandi navi.

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

Nel 2022 si è dato impulso anche alla realizzazione degli interventi inerenti alla seconda fase, finanziati in buona parte a carico del fondo complementare al PNRR.

Nella circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità, che corrisponde a quella dell'Ente preesistente, rientrano aree demaniali che si estendono per 1.500.000 mq lungo i Canali di Candiano, Baiona, Piombone e la Darsena cittadina, includendo anche parte degli abitati di Porto Corsini e Marina di Ravenna. Dette aree sono particolarmente limitate rispetto all'ambito compreso nel Piano regolatore portuale, che include rilevanti spazi di proprietà privata. Circa le concessioni demaniali, si dà atto che l'Autorità, anche nel recepimento dei richiami contenuti nel precedente referto della Sezione in ordine al rispetto delle regole di affidamento concorrenziale, ha posto mano alla disciplina della materia, dapprima con l'adozione della

delibera presidenziale n. 46 del 20 dicembre 2018 e, in tempi più recenti, con la delibera presidenziale n. 229 del 3 agosto 2021. La nuova disciplina, finalizzata a garantire l'effettiva contendibilità dei beni pubblici, ha accentuato in particolare i riferimenti alle modalità di valutazione delle istanze, mantenendo la distinzione fra procedimenti d'ufficio - da effettuarsi previa pubblicazione di avvisi con forme differenziate in ragione della rilevanza e della durata della concessione - e procedimenti ad istanza di parte anch'essi da pubblicizzare per garantire la manifestazione di interesse di altri contendenti.

Nell'esercizio di riferimento, sono state messe a bando numerose concessioni di banchine in scadenza.

L'Ente non ha adottato provvedimenti di riperimetrazione complessiva dei servizi di interesse generale, provvedendovi con singoli atti.

In ordine alle risultanze economico-finanziarie della gestione, si evidenzia che la gestione di competenza ha fatto registrare un saldo negativo, con consistente inversione di tendenza rispetto al dato positivo del precedente esercizio 2021 (da 35,4 mln a -16,7 mln). Trattasi di saldo che, a fronte dei positivi andamenti della gestione corrente, è dal punto di vista contabile imputabile per intero alla crescita degli impegni di parte capitale, sintomatica di una maggiore vivacità dell'attività di investimento anche finanziata con risorse vincolate stanziate in precedenti annualità in bilancio.

Nel contesto rappresentato, l'avanzo di amministrazione, che nel 2021 era pari a 71,9 mln passa a 56,5 mln registrando un decremento pari al 21,37 per cento. Con riguardo al mantenimento degli equilibri della gestione, si evidenzia che l'Ente prevede sistematicamente a livello di previsioni iniziali di bilancio l'applicazione dell'avanzo presunto dell'esercizio precedente, non solo con riguardo alla componente vincolata, ma anche con riguardo a parte della quota libera, quantificata in misura corrispondente alle spese eccedenti le coperture annue. L'entità dell'avanzo applicato non è rideterminata in sede di assestamento. La relativa quantificazione effettiva, quindi, scaturisce a consuntivo dagli andamenti della gestione.

I dati economici della gestione, come esposti in contabilità, mostrano invece un saldo positivo di euro 15.637.999 in crescita rispetto al dato del 2021**.**

La consistenza finale del patrimonio è incrementata dei saldi economici annui illustrati in nota integrativa. Il patrimonio netto si incrementa del 7,29 per cento nel 2022, passando da 214,6 mln del 2021 a 230,2 mln del 2022.

