

**Doc XV, n. 247**

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

IL PRESIDENTE

Onorevole Presidente,

in adempimento al disposto dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, rassegno alla S.V. la determinazione e la relazione con cui la Corte dei conti riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, per l'esercizio finanziario 2021.

Alla determinazione sono allegati i documenti rimessi dall'Ente ai sensi dell'art. 4, primo comma, della legge stessa.

L'occasione è gradita per inviare distinti saluti.

Manuela Arrigucci



MANUELA
ARRIGUCCI
CORTE DEI
CONTI
04.06.2024
17:33:29
GMT+01:00



Camera dei Deputati



ARRIVO 5 Giugno 2024

Prot. 2024/0000951/TN

Illustre On.

Dott. Lorenzo FONTANA

Presidente della Camera dei Deputati

R O M A



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Determinazione del 16 maggio 2024, n. 78



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Relatore: Referendario Francesco Testi

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:
dott.ssa Rosaria Calafato



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 16 maggio 2024,

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

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

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

visto l'art. 6, comma 9, della l. n. 84 del 1994 e s.m.i. che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali (ora Autorità di sistema portuale) al controllo della Corte dei conti;

vista la determinazione n. 21 del 20 marzo 1998 con la quale questa Sezione ha deliberato che, a seguito dell'entrata in vigore del citato art. 8-bis del decreto-legge n. 457 del 1997, il controllo sulle Autorità portuali è esercitato in conformità degli artt. 2, 7 e 8 della legge n. 259 del 1958;

visto il d.p.r. 18 luglio 1998 con il quale è stata istituita l'Autorità portuale di Gioia Tauro, ai sensi dell'art. 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

visto l'art. 22-bis del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito con la legge 17 dicembre 2018, n. 136 che ha ridenominato l'Autorità del sistema portuale "Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto" in "Mari Tirreno meridionale e Ionio";

visto il rendiconto generale dell'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, relativo all'esercizio 2021, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'articolo 4 della l. n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;



CORTE DEI CONTI

udito il relatore, Referendario Francesco Testi, e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio per l'esercizio 2021;

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

P.Q.M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il rendiconto generale per l'esercizio 2021 dell'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio - corredato dalle relazioni degli organi di amministrazione e di revisione - l'unita relazione con la quale la Corte dei conti riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il predetto esercizio.

RELATORE

Francesco Testi

f.to digitalmente

PRESIDENTE F.F.

Francesco Uccello

f.to digitalmente

Depositato in segreteria

DIRIGENTE

Fabio Marani

f.to digitalmente

INDICE

PREMESSA.....	1
1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....	11
3. PERSONALE.....	15
3.1 Articolazione organizzativa e consistenza dell'organico	15
3.2 Costo del personale.....	18
3.3 Trasparenza e valutazione della "performance amministrativa"	20
3.4 Collaborazioni esterne e consulenze	22
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	25
4.1 Documento di pianificazione strategica di sistema e Piani regolatori portuali.....	25
4.2 Piano operativo triennale	27
4.2.1 Realizzazione del nuovo <i>terminal</i> intermodale – <i>gateway</i> ferroviario.....	39
4.3 Interventi finanziati dal PNRR.....	40
5. ATTIVITÀ	43
5.1 Gestione del demanio portuale	44
5.1.1 Canoni demaniali	46
5.2 Servizi ausiliari di interesse generale	49
5.3 Operazioni e servizi portuali.....	50
5.4 Attività negoziale	52
5.5 Spese per attività promozionale.....	53
5.6 Traffico portuale.....	54
5.7 La Zona ad economia speciale nella Regione Calabria.....	55
6. RISULTATI DELLA GESTIONE.....	60
6.1 Dati significativi della gestione	62
6.2 Entrate accertate e spese impeguate. Dati aggregati.....	63
6.3 Entrate.....	63
6.4 Spese.....	65
6.5 Situazione amministrativa e andamento dei residui	67
6.6 Situazione patrimoniale	70
6.7 Conto economico	76
6.8 Partecipazioni societarie.....	78
6.9 Contenzioso.....	81
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	82

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Spese per gli organi	12
Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale	15
Tabella 3 - Costo del personale	19
Tabella 4 - Incidenza spesa del personale su entrate e uscite correnti	20
Tabella 5 - Premi produttività erogati	22
Tabella 6 - Collaborazioni esterne e consulenze	23
Tabella 7 - Interventi programmati nel Pot 2021-2023	29
Tabella 8 - Interventi ricompresi nell'elenco delle opere per l'anno 2021	35
Tabella 9 - Lavori di grande infrastrutturazione	37
Tabella 10 - Progetti PNRR (situazione al 31 dicembre 2023)	41
Tabella 11 - Andamento dei canoni demaniali	47
Tabella 12 - Canoni demaniali per porto	47
Tabella 13 - Rapporto tra canoni demaniali ed entrate correnti	48
Tabella 14 - Numero massimo autorizzazioni per operazioni e servizi portuali (anni 2020-2021) ..	51
Tabella 15 - Entrate proprie e da terzi	52
Tabella 16 - Affidamento di lavori e servizi	53
Tabella 17 - Movimentazione merci e TEU - AdSP MTMI	55
Tabella 18 - Risultati della gestione	62
Tabella 19 - Rendiconto finanziario - dati aggregati	63
Tabella 20 - Rendiconto finanziario - Entrate	64
Tabella 21 - Rendiconto finanziario - Spese	66
Tabella 22 - Situazione amministrativa	67
Tabella 23 - Consistenza dei residui attivi	69
Tabella 24 - Consistenza dei residui passivi	69
Tabella 25 - Incidenza residui	70
Tabella 26 - Situazione patrimoniale - Attività	71
Tabella 27 - Situazione patrimoniale - Passività	74
Tabella 28 - Conto economico	77

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della l. 21 marzo 1958 n. 259, gli esiti del controllo svolto, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2021 dell'Autorità di Sistema Portuale e sulle vicende gestionali di maggior rilievo, intervenute successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2020, che ha riguardato la gestione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, è stato deliberato con determinazione n. 123 del 23 novembre 2021, ed è pubblicato in Atti Parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV n. 517.

1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

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

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

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

Si tratta quindi di un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, avente, tra i propri scopi istituzionali, il compito di programmare, indirizzare e coordinare le operazioni ed i servizi in ambito portuale. Va altresì soggiunto che l'AdSP è inserita tra le "Amministrazioni locali", nel conto consolidato del bilancio dello Stato ai sensi dell'art. 1 c. 3 della l. n. 196 del 2009.

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

Come riferito nelle precedenti deliberazioni, il principale scalo della gestione esaminata è il porto di Gioia Tauro, in quanto qualificato come porto "*core*" del sistema di reti TEN-T, ai sensi del regolamento UE n. 1315/2013 del Consiglio, recante "orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti"; intorno ad esso gravita la Zona ad

economia speciale (ZES) istituita, a norma degli articoli 4 e 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123¹, ad iniziativa congiunta delle Regioni Calabria e Basilicata con d.p.c.m. n. 18809 dell'11 maggio 2018. Le aree che rientrano nelle ZES sono interessate da agevolazioni e beneficiano di un regime fiscale di favore, con l'intento di garantirne la crescita economica e di favorire lo sviluppo della logistica marittima.

Va opportunamente soggiunto, da ultimo, che a far data dal 1° gennaio 2024 è stata istituita la Zona economica speciale per il Mezzogiorno, c.d. "ZES unica", comprendente i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna (cfr. art. 9 del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito con modificazioni dalla l. 13 novembre 2023, n. 162).

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

Per il porto di Gioia Tauro un rilevante segmento dell'attività istituzionale è costituito dalla gestione delle concessioni demaniali che insistono nella circoscrizione territoriale di competenza. Si tratta di attività di grande rilievo economico e strategico prospettico per la crescita dei porti italiani, come evidenziato dai Documenti di economia e finanza (DEF) del 2019 e del 2020, che, rispettivamente, sottolineano l'esigenza di riordino "del sistema delle concessioni demaniali marittime, per semplificare i processi e connotare l'attività di gestione del demanio" (cfr. all. VIII Def 2019) e l'urgenza di emanare il regolamento di gestione delle concessioni demaniali marittime, adeguato ai principi europei della concorrenza ed in linea con gli orientamenti interpretativi più recenti (cfr. all. VIII Def 2020). L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, in adempimento a quanto prescritto dall'art. 47, comma 2, della legge 23 luglio 2009, n. 99, ha inviato al Governo il 22 marzo 2021 una segnalazione, al fine

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

della predisposizione del disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza, avvisando, fra l'altro, il necessario aggiornamento della procedura per l'assegnazione delle concessioni demaniali marittime in ambito portuale prevista dall'art. 37 del codice della navigazione e dall'art. 18 del suo regolamento di attuazione (d.P.R. n. 328 del 1952) nonché l'esigenza dell'apertura delle concessioni portuali al mercato attraverso criteri di rilascio certi, chiari, trasparenti e non discriminatori, nonché di regole per la definizione della loro durata e delle modalità di revoca.

In materia di concessioni del demanio portuale, si deve evidenziare la sostituzione del testo dell'art. 18 della l. 84 del 1994 ad opera dell'art. 5, c.1, l. 5 agosto 2022 n. 118, in vigore dal 27 agosto 2022; il nuovo testo dell'articolo, al fine del raggiungimento dell'uniformità del rilascio, ha previsto l'emanazione, entro novanta giorni dalla data della sua entrata in vigore (27 agosto 2022), di un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (oggi, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti-Mit), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che definisca i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, l'individuazione di limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari, nel rispetto del principio di concorrenza. Il suindicato decreto interministeriale è stato emanato il 28 dicembre 2022, con n. 419.

Il nuovo assetto normativo stabilisce che le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva.

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

Con il d.l. 10 settembre 2021, n. 121 (cosiddetto “decreto trasporti”), convertito con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156, è stato modificato l’art. 5 della l.n. 84 del 1994, e ss.mm.ii, e sono stati altresì semplificati gli strumenti di programmazione, ora individuati essenzialmente nel documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) e nel Piano regolatore portuale (Prp)².

Ad oggi, in effetti, dal quadro informativo disponibile emerge che non sono stati ancora pienamente raggiunti gli obiettivi di ottimale pianificazione e di coordinamento delle AdSP, nonché di loro interconnessione con il sistema ferroviario nazionale, gli interporti, i nodi logistici, i centri merci e le piastre logistiche del Paese.

Ciò premesso, appare tuttavia opportuno evidenziare che, per quanto attiene allo scalo di Gioia Tauro, il 5 luglio 2021 l’Autorità di regolazione dei trasporti (Art) ha approvato il regolamento del comprensorio ferroviario adottato dall’AdSP, autorizzando altresì la gestione unica del raccordo ferroviario ad opera di Rete ferroviaria italiana S.p.A. (Rfi). Con tale atto, si pongono le basi per dare piena operatività all’attività ferroviaria ed intermodale del porto di Gioia Tauro, che viene così inserito nel perimetro dell’infrastruttura ferroviaria nazionale con il collegamento dei *terminal* portuali ed intermodali alla stazione di San Ferdinando ed alla linea Battipaglia – Reggio Calabria.

Da ultimo, va segnalato un altro tema di notevole impatto sul sistema di *governance* portuale in via di svolgimento.

Ci si riferisce al procedimento d’indagine formale, ai sensi dell’articolo 108, paragrafo 2, del TFUE, che la Commissione europea – con decisione pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione europea del 10 gennaio 2020 (2020/C 7/03) – ha avviato nei confronti dell’Italia per i presunti aiuti di stato, non compatibili con i trattati, che le AdSP riceverebbero sotto forma

² A tal proposito, mette conto evidenziare che con sentenza n. 6 del 10 novembre 2022, la Corte costituzionale ha dichiarato l’illegittimità costituzionale dell’art. 4, comma 1-septies, lett. a) del d.l. n. 121 del 2021 introdotto, in sede di conversione, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, nella parte in cui, sostituendo l’art. 5, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), non prevede che il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) sia accompagnato da una relazione illustrativa che descriva i criteri seguiti nel prescelto assetto del sistema e gli indirizzi per la futura pianificazione. Parimenti è stata dichiarata l’incostituzionalità nella parte in cui, sostituendo l’art. 5, comma 1-bis, della legge n. 84 del 1994, si prevede che il DPSS “è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all’articolo 11-ter della presente legge”, a seguito di parere della regione territorialmente interessata da esprimere nel termine di quarantacinque giorni, anziché “è approvato, nei quarantacinque giorni successivi all’acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all’articolo 11-ter della presente legge. In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all’art. 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibili”.

di esenzione dalla tassazione (Aiuto di Stato SA.38399 2018/E – Tassazione dei porti in Italia), oggetto di analisi nei precedenti referti di questa Corte. La mancata convergenza delle posizioni del Governo italiano e della Commissione europea è stata determinata dal diverso criterio di qualificazione dell'attività di rilascio delle concessioni da parte delle autorità portuali, considerata, dal primo, strettamente funzionale all'attività istituzionale svolta quali enti pubblici³ e, dalla seconda, quale attività economica *tout court* che soggiace alle regole del mercato a prescindere dalle finalità istituzionali dell'ente gestore.

La decisione del 4 dicembre 2020 della Commissione UE, che ha censurato l'esenzione dall'imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali, richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme UE in materia di aiuti di Stato, è stata impugnata davanti la Corte di Giustizia da tutte le AdSP.

Al riguardo, l'art. 6, c. 9-bis, l. n. 84 del 1994 (introdotto dall'art. 4-bis, c. 1, d.l. 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto 2022, n. 108, in vigore dal 6 agosto 2022), ha stabilito che le AdSP rientrano fra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (Ires).

Il co. 9-ter ha precisato, tuttavia, che l'attività autoritativa di prelievo delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate, nonché delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, non costituisce attività di natura commerciale, vertendosi invece sull'esercizio di funzioni statali.

Va menzionata al riguardo anche la recente sentenza del Tribunale UE, depositata il 20 dicembre 2023, che ha deciso sul ricorso volto all'annullamento della decisione (UE) 2021/1757 della Commissione europea, causa T 166/21, concludendo nel senso che la decisione (UE) 2021/1757 della Commissione, del 4 dicembre 2020, relativa al regime di aiuti SA.38399 – 2019/C (ex 2018/E) cui l'Italia ha dato esecuzione – Tassazione dei porti in Italia, è annullata nella parte in cui essa qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica. Per il resto, il ricorso è respinto. In tale prospettiva, il Tribunale dell'Unione europea ha confermato che non è lecita l'esenzione dei redditi delle AdSP nazionali, se non

³ Sul punto, appare rilevante anche la sentenza della Corte di cassazione, Sez. tributaria, 10 marzo 2020, n. 6716 che, nell'ambito di una controversia tra Agenzia delle entrate e l'allora Autorità portuale di Taranto, ha confermato l'indirizzo giurisprudenziale di legittimità secondo cui "i canoni percepiti dalle autorità portuali per la concessione di aree demaniali marittime non sono soggetti ad IVA, né ad IRES trattandosi di importi corrisposti per lo svolgimento di attività proprie delle finalità istituzionali di tali enti pubblici non economici".

quelli generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994, aspetto su cui, peraltro, il legislatore del 2022 aveva già provveduto a non qualificare tale attività come esercizio di attività commerciale.

Pertanto, solo i canoni percepiti dalle AdSP in relazione alle concessioni demaniali e alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali sono considerati redditi diversi ed assoggettati all'Ires.

Tali disposizioni hanno effetto a decorrere dal 1° gennaio 2022 e sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente; il nuovo assetto appare quindi suscettibile di dispiegare ripercussioni sui prossimi bilanci e sui relativi risultati di esercizio, che questa Sezione si riserva di monitorare.

Non si può qui sottacere un richiamo alla copiosa normativa adottata all'inizio e durante il periodo di emergenza pandemica, con i suoi aggiornamenti, con riguardo alle misure straordinarie di sostegno in essa previste per il settore portuale.

In tale ambito, il d.l. 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla 24 aprile 2020, n. 27, per contrastare e contenere le ricadute economiche negative derivanti dalla diffusione del Covid-19 sull'attività delle imprese portuali, all'art. 92, comma 2 ha disposto la posticipazione del pagamento dei canoni e dei diritti portuali dovuti, ai sensi dell'art. 36 cod. nav. e degli artt. 16, 17 e 18 della legge n. 84 del 1994.

Ulteriori misure di sostegno agli operatori e alle imprese portuali sono state disposte dall'art. 199 del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e confermate anche nel 2021, ai sensi dell'art. 4 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, che ha ribadito la possibilità per le AdSP di ridurre l'importo dei canoni concessori dovuti per gli anni 2020 e 2021, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, allo scopo anche utilizzando, limitatamente all'anno 2020, il proprio avanzo di amministrazione.

La norma, sul lato occupazionale, prevede che le AdSP possano corrispondere, nell'ambito delle risorse disponibili e nel rispetto degli equilibri di bilancio, al soggetto fornitore di lavoro portuale (art. 17, legge n. 84 del 1994), un contributo massimo di 4 milioni per l'anno 2020, di 4 milioni per l'anno 2021 e di 2 milioni per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 30 giugno 2022, pari ad euro 90 per ogni dipendente in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto

al corrispondente mese dell'anno 2019, per le mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza Covid-19.

Al fine di ridurre gli effetti economici derivanti dalla diffusione del Covid-19, è stata altresì prevista la proroga di due anni della durata delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro portuale temporaneo (art. 17, l. n. 84 del 1994), nonché la proroga di 12 mesi della durata delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali (art. 16 l. n. 84 del 1994 cit.), delle concessioni rilasciate (*ex art.* 36 del Codice della navigazione ed art. 18, l. n. 84 del 1994), delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, nonché delle concessioni per il servizio di rimorchio, rilasciate ai sensi dell'art. 101 del Codice della navigazione.

Il provvedimento dispone, infine, un indennizzo per le ridotte prestazioni alle società di ormeggiatori, nel limite complessivo di 24 milioni per l'anno 2020.

Per queste finalità è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione complessiva di 50 milioni per l'anno 2020. Ai sensi del comma 10-sexies dell'art. 199, d.l. n. 34 del 2020, le eventuali risorse residue del fondo sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali *ex art.* 36 del Codice della navigazione, alle imprese che espletano operazioni portuali e a quelle concessionarie di aree e banchine, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019.

Al fine di far fronte alle fluttuazioni dei traffici portuali, merci e passeggeri, riconducibili all'emergenza Covid-19, fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato d'emergenza, le autorità portuali possono, con provvedimento motivato, destinare temporaneamente aree e banchine a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti.

L'art. 199, comma 10-bis del d.l. n. 34 del 2020, inoltre, ha previsto l'istituzione di un fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2020 e di 68 milioni per l'anno 2021. Le disponibilità di tale fondo, nel limite di 5 milioni per l'anno 2020 e nel limite di 63 milioni per l'anno 2021, sono destinate a compensare, anche parzialmente, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti, in

particolare derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo del traffico dei passeggeri e dei crocieristi per effetto dei provvedimenti legislativi assunti a tutela della salute pubblica e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali.

Con il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 – cui è seguito il d.m. del Mims 13 agosto 2021 che contiene il piano complementare per le opere portuali – sono stati indicati gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), anche per lo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi. Sono previsti oltre 3,8 mld per interventi per l’ammodernamento e il potenziamento dei porti, per la realizzazione del Piano nazionale del *cold ironing* (alimentazione delle navi in sosta per mezzo di energia elettrica), che permette alle navi di sostare al porto eliminando le emissioni inquinanti, per le infrastrutture delle Zes e per agevolare l’intermodalità.

L’art. 1, commi 7-8, d.l. n. 59 del 2021 cit. dispone, in particolare, lo sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici (300 milioni per l’anno 2021, 400 milioni per l’anno 2022, 320 milioni per l’anno 2023, 270 milioni per l’anno 2024, 130 milioni per l’anno 2025 e 50 milioni per l’anno 2026) e l’aumento selettivo della capacità portuale (72 milioni per l’anno 2021, 85 milioni per il 2022, 83 milioni per il 2023, 90 milioni per il 2024 e 60 milioni per il 2025).

Il d.m. del 13 agosto 2021 ha poi ripartito la somma di 2.860 mln tra tutte le AdSP, assegnando all’AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio 2 mln per l’elettrificazione delle banchine *ro-ro*⁴ del porto di Gioia Tauro.

In attuazione della misura M5C3-11 – investimento 4 “*Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)*”, prevista dal PNRR, il decreto ministeriale n. 492 del 3 dicembre 2022 ha ripartito la somma di 630 milioni tra le Zone economiche speciali, per la realizzazione di interventi tra loro coerenti e interconnessi che mirano nel loro insieme a favorire la competitività e lo sviluppo economico nelle aree stesse.

Gli interventi rientrano nei seguenti ambiti:

⁴ Trattasi di banchine portuali progettate per il trasporto di veicoli gommati e carichi disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni.

- a) collegamento di “ultimo miglio”, volto a realizzare efficaci collegamenti tra le aree portuali ed industriali e la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale facente parte delle reti di trasporto principali;
- b) digitalizzazione e potenziamento della logistica, urbanizzazioni *green* e lavori di efficientamento energetico ed ambientale nelle aree retroportuali e nelle aree industriali appartenenti alle ZES;
- c) potenziamento della resilienza e della sicurezza dell’infrastruttura connessa all’accesso ai porti.

Lo stesso decreto ministeriale n. 492 del 2022 ha assegnato all’AdSP la somma complessiva di euro 26.500.000, per la realizzazione di due progetti: “Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord” (F51J19000040005) e “Potenziamento urbanizzazione area industriale - bonifiche, viabilità, impianti a rete” (F51B21004930005).

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Sono organi dell'AdSP, ai sensi del novellato art. 7 della l. n. 84 del 1994, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti, la cui durata in carica è stabilita in quattro anni.

Come già detto, l'AdSP è sorta soltanto di recente, con la nomina del Presidente avvenuta con d.m. n. 257 del 18 giugno del 2021; fino a tale data, l'Autorità portuale di Gioia Tauro era retta da una gestione commissariale straordinaria, iniziata nell'aprile del 2014.

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

Successivamente, con i decreti n. 53 del 28 settembre 2021 e n. 49 del 17 marzo 2022, ne è stata integrata la composizione, rispettivamente, con la nomina del rappresentante del Comune di Vibo Valentia e del rappresentante del Comune di Crotona. Con delibera n. 1 del 30 settembre 2021 del Comitato di gestione, è stato approvato il "Regolamento per lo svolgimento delle attività del Comitato di gestione dell'AdSP MTMI".

Con decreto del Mims n. 425 del 28 novembre 2021 è stato nominato il nuovo Collegio dei revisori dei conti per la durata di un quadriennio, a far data dal 15 novembre 2021. Il Collegio dei revisori è composto dal Presidente (in rappresentanza del Mef), da due componenti effettivi (in rappresentanza del Mims) e due supplenti (in rappresentanza del Mef e del Mims). Il Dicastero dei trasporti, nelle more del perfezionamento del decreto interministeriale di cui all'art. 13, comma 2, del d.lgs. n. 169 del 2016, che avrebbe dovuto stabilire la misura dei compensi, ha confermato per il Collegio il trattamento di missione e le indennità di carica secondo le percentuali indicate nel d.m. del 18 maggio 2009, n. 412, rapportate cioè al compenso spettante al Presidente dell'Autorità, nella misura dell'8 per cento quanto al Presidente del Collegio, del 6 per cento per i componenti effettivi, dell'1 per cento per i componenti supplenti.

Si rammenta, in proposito, che, con d.p.c.m. n. 143 del 23 agosto 2022 è stato adottato il regolamento in materia di compensi, gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai

componenti gli organi di amministrazione e di controllo, ordinari e straordinari, degli enti pubblici. Il regolamento ha la finalità di definire una disciplina organica in materia di procedure, criteri, limiti e tariffe da applicare nella determinazione dei compensi, dei gettoni di presenza e di ogni ulteriore emolumento, con esclusione dei rimborsi spese, spettanti ai componenti degli organi di amministrazione e controllo, ordinari o straordinari, degli enti e organismi pubblici. Tali disposizioni dovranno essere applicate a partire dai prossimi rinnovi degli organi.

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

Compensi degli organi

Le spese impegnate per gli organi di amministrazione e di controllo dell'AdSP nel 2021 sono illustrate nella tabella in calce, raffrontandole con gli impegni del precedente esercizio.

Tabella 1 - Spese per gli organi

Descrizione	2020	2021	Var. ass.	Var. %
Compensi e rimborsi spese Commissario straordinario	216.800	107.904	-108.896	-50,23
Compensi Presidente*		150.667**	150.667	100
Rimborsi spese Presidente		4.800	4.800	100
Contributi INPS Presidente		907	907	100
Compensi Collegio dei revisori	63.413	56.894	-6.519	-10,28
Rimborso spese Collegio dei revisori		521	521	100
Gettone di presenza Comitato portuale	10.000	3.000	-7.000	-70,00
Gettone di presenza Comitato di gestione		2.000	2.000	100
Contributi INPS	18.778	20.328	1.550	8,26
Totale	308.991	347.020	38.029	12,31

*Il Presidente, nominato con decreto ministeriale n. 257 del 18 giugno 2021, era già Commissario straordinario fino a quella data.

**Il compenso del Presidente comprende euro 90.667 per indennità ed euro 60.000 come premio.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il totale complessivo della spesa per gli organi è in aumento del 12,31 per cento a fronte dell'esercizio precedente. Si evidenziano, rispetto al 2020, i compensi e i rimborsi spese del Presidente, pari ad euro 155.466, e i gettoni di presenza del Comitato di gestione, pari ad euro 2.000.

In sede istruttoria, l'Autorità ha dichiarato che, nel corso dell'anno 2021, al Presidente sono stati corrisposti i seguenti compensi (al lordo dei contributi a carico dello stesso soggetto), per un totale di euro 252.646:

- euro 180.215 per l'incarico di Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, fino al 17 giugno 2021 e di Presidente dell'AdSP-MTMI al 18 giugno 2021;
- euro 72.431 per l'incarico di Ufficiale Ammiraglio della Marina Militare.

A fronte di ciò, rammenta la Sezione la generale vigenza di un limite agli emolumenti pubblici, pari a 240 mila euro onnicomprensivi, in forza del dettato dell'art. 23-ter, commi 1-2, d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con correlato obbligo in capo all'Ente di recupero della differenza in eccesso concretamente erogata. Come osservato dal Giudice delle leggi – che rimarca gli evidenti obiettivi di contenimento, trasparenza e congruità della spesa pubblica, nel quadro dei doveri di solidarietà sociale e dei principi di buon andamento della amministrazione, *ex artt. 2 e 97 Cost.* – il “tetto retributivo” in parola risponde ad esigenze di rispetto del “*carattere limitato delle risorse pubbliche*”, il che “*giustifica la necessità di una predeterminazione complessiva (modellata su un parametro prevedibile e certo)*”, con la conseguenza che la norma “*attua un contemperamento non irragionevole dei principi costituzionali – dei quali il legislatore è chiamato a garantire una tutela sistemica, non frazionata – e non sacrifica in maniera indebita il diritto a una retribuzione proporzionata alla quantità e alla qualità del lavoro svolto*” (così Corte cost. n. 124 del 2017).

Conseguentemente, si invita l'Amministrazione a procedere al recupero dell'eccedenza *in parte qua*.

Con il d.m. n. 166 del 21 aprile 2021, è stata emanata una direttiva per la determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle AdSP per l'esercizio 2021.

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

Presidente⁵ – ha disposto l'erogazione dell'importo pari ad euro 32.167, quale emolumento variabile spettante per l'anno 2021 e a valere sui mesi di effettivo esercizio della carica.

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

⁵ Nota del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (ora MIT) n. 13079 del 26 aprile 2022.

3. PERSONALE

3.1 Articolazione organizzativa e consistenza dell'organico

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

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

Come espresso dalla tabella seguente, alla fine del 2021 risultavano in servizio n. 30 unità, di cui 4 dirigenti, 4 quadri e 22 impiegati di vari livelli, con un incremento di 7 unità rispetto al 2020. Si precisa che la nuova dotazione organica viene posta a raffronto con quella prevista dalla delibera del Comitato portuale n. 71 del 2013 (e successive modifiche ed integrazioni, effettuate ad invarianza di consistenza numerica ed economica) relativa alla pregressa Autorità portuale di Gioia Tauro: come già detto nel quadro normativo, quest'ultima comprendeva i porti di Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi.

Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale

	Autorità portuale di Gioia Tauro				AdSP MTMI			
	Dotazione organica dell'Autorità portuale di Gioia Tauro (approvata con Del. Comitato portuale n. 71 del 2013 e s.m.i.)	In servizio al 31/12/2020	Tempo indeterminato	Tempo determinato	Dotazione organica (approvata con Del. Comitato di gestione n. 3 del 2021)	In servizio al 31/12/2021	Tempo indeterminato	Tempo determinato
Dirigenti	5	4	2	2	7	4	2	2
Quadri	6	3	3		15	4	3	1
Impiegati	25	16	16		58	22	16	6
Totale	36	23	21	2	80	30	21	9

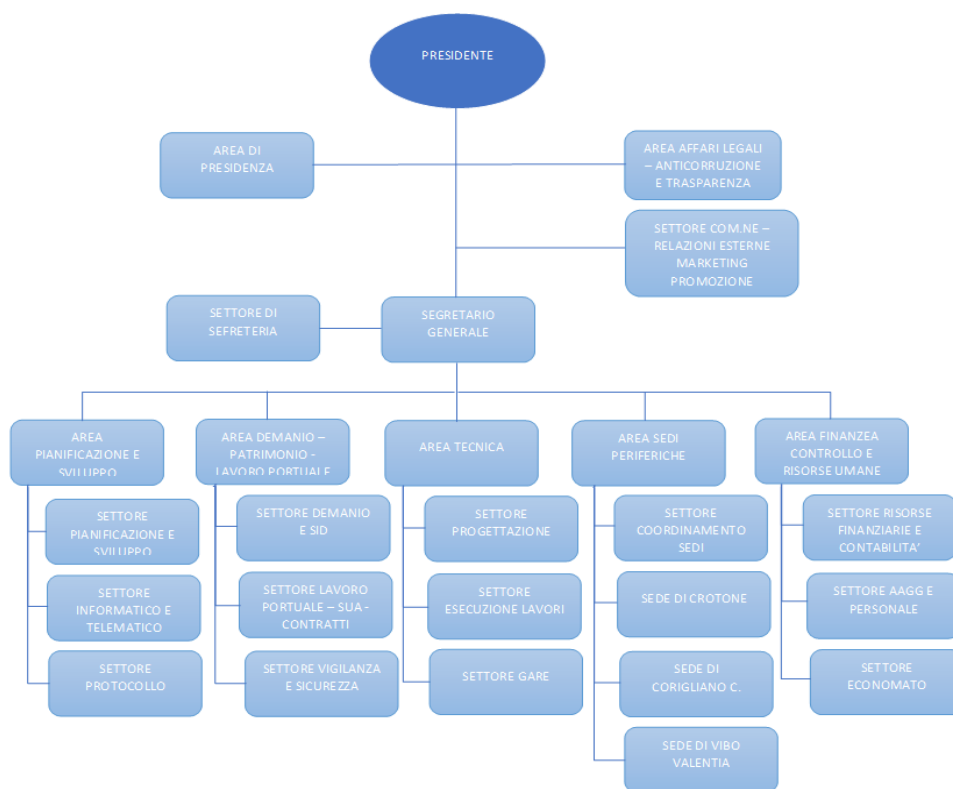
Fonte: AdSP.

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

All'esito di una procedura selettiva, con decreto del Commissario straordinario n. 18 del 18 febbraio 2020, è stato conferito l'incarico di Segretario generale dell'Ente a un Contrammiraglio del ruolo normale delle Capitanerie di Porto in ausiliaria, ponendo i relativi emolumenti a carico della stessa Autorità⁶.

La figura 1 riporta l'organigramma al 2021, come delineato nella Relazione illustrativa sulla base della citata delibera del Comitato di gestione n. 3 del 2021.

Figura 1 - Assetto organizzativo



Fonte: sito internet dell'Autorità

⁶ A tal fine, il Ministero della difesa con nota del 14 febbraio 2020 ha provveduto al previo "richiamo in servizio senza assegni".

L'età media del personale in servizio è intorno ai 53 anni.

L'Ente ha riferito, in sede istruttoria, che nel corso dell'anno 2021 sono state avviate e concluse le procedure per l'assunzione a tempo determinato di n. 1 Quadro A ed è stata espletata e conclusa la procedura per l'assunzione a tempo determinato di n. 1 Dirigente (assunto nell'anno 2022).

È stata altresì assunta a tempo determinato una unità di IV livello (procedura iniziata nel 2019), successivamente cessata per licenziamento, a causa del mancato superamento del periodo di prova. Tale unità è stata immediatamente sostituita, con un'assunzione a tempo determinato tramite scorrimento di graduatoria.

È stata avviata, altresì, la procedura di selezione per l'assunzione a tempo determinato di una unità di VI livello e sono stati avviati e conclusi n. 2 procedimenti disciplinari.

Nel corso dell'anno 2022 sono stati trasformati da tempo determinato a tempo indeterminato i contratti di n. 6 impiegati, di cui n. 4 di IV livello e n. 2 di III livello.

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

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

Nell'anno in esame sono state attribuite temporaneamente funzioni di dirigente facente funzioni a n. 1 QA interno all'Amministrazione.

Sono stati avviati e conclusi n. 2 procedimenti disciplinari. È stato presentato n. 1 ricorso avverso il licenziamento nonché n. 1 contestazione avverso il comando di n. 1 dirigente, su cui il Ministero vigilante si è espresso favorevolmente circa la correttezza della relativa procedura. A causa dell'emergenza pandemica in corso anche nel 2021, l'Ente ha confermato per l'anno in analisi il regime di *smart working*, concernente prestazioni lavorative erogate in modalità agile,

a cui ha aderito circa il 70 per cento del personale dipendente. L'Ente ha evidenziato che non sono stati sostenuti rilevanti costi aggiuntivi.

Giova rammentare a tal proposito che, ai sensi dell'art. 263 del d.l. legge n. 34 del 2020 e s.m.i., entro il 31 gennaio di ciascun anno, a partire dal 2021, sentite le organizzazioni sindacali, si deve redigere il piano organizzativo del lavoro agile (Pola), quale sezione del piano della *performance*, nonché, dal gennaio 2022, il piano integrato di attività e organizzazione (Piao), introdotto dall'art. 6 del d.l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, prevedendo, per le attività che possono essere svolte da remoto, la stipula di accordi individuali. Va segnalato che nel Piano integrato di attività e organizzazione confluiscono: il piano delle performance, il piano della prevenzione della corruzione e della trasparenza, il piano dei fabbisogni del personale, il piano per il lavoro agile (POLA), il piano delle azioni positive e il piano delle dotazioni strumentali.

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

Da ultimo, con decreto n. 27 del 14 febbraio 2023 è stato approvato il Piao 2023-2025.

Giova rimarcare che nel Piao confluiscono: il piano delle *performance*, il piano della prevenzione della corruzione e della trasparenza, il piano dei fabbisogni del personale, il piano per il lavoro agile (Pola), il piano delle azioni positive e il piano delle dotazioni strumentali.

3.2 Costo del personale

Al personale dipendente dell'AdSP è stato applicato il c.c.n.l. dei lavoratori dei porti.

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

Il C.c.n.l. relativo alle annualità 2021-2023 è stato recepito con deliberazione del Comitato di gestione n. 16 del 2021. Per quanto riguarda la contrattazione di secondo livello, l'AdSP ha

riferito che è in corso la trattativa per il rinnovo della contrattazione siglata nel 2006⁷.

La tabella di seguito riporta i dati relativi al costo del personale, pari ad euro 2.852.356, in aumento rispetto al 2020 del 17,51 per cento.

Tabella 3 - Costo del personale

Descrizione	2020	2021	Δ 21/20
Salari e stipendi	1.741.728	2.035.273	16,85
Oneri sociali	427.180	500.516	17,17
Trattamento di fine rapporto	133.669	177.385	32,70
Altri costi	124.717	139.181	11,60
Totale	2.427.294	2.852.356	17,51

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente.

Rispetto al 2020, il costo del personale, comprensivo di quello sostenuto per il Segretario generale (pari a euro 193.842), è in aumento di euro 425.062. La crescita di tutte le sue componenti di costo si spiega in ragione dell'incremento del personale (che passa da 23 a 30 unità nel 2021).

L'Ente ha evidenziato che, nel 2021, la spesa derivante dagli accordi di secondo livello, pari a euro 589.289, corrisponde al 22 per cento della spesa per il personale (euro 2.672.104 non comprensivi del TFR e degli oneri per il personale in quiescenza).

La voce "Altri costi", in aumento del 11,6 per cento sull'esercizio 2020, ricomprende l'affidamento del servizio per l'erogazione dei buoni pasto, spese varie per selezioni, spese per esigenze legate al Covid.

La seguente tabella illustra l'incidenza della spesa per il personale sulle entrate e sulle uscite correnti; a causa del decremento delle entrate, il dato di incidenza risulta in peggioramento, con percentuale che passa dall'11,7 al 14,9; l'incidenza sulle uscite correnti cresce dal 29,65 per cento al 31,5 per cento.

⁷ Su specifica richiesta istruttoria, l'Autorità ha dichiarato che il Mims, con nota del 6 ottobre 2022, ha rilevato delle criticità sulla suindicata contrattazione di II livello applicata ai dipendenti, riguardanti in particolare: l'erogazione salariale occasionale avente natura risarcitoria, per il danno subito dai lavoratori a causa del ritardato rinnovo della contrattazione di secondo livello per gli anni 2004 e 2005; alla possibilità di usufruire delle festività sopresse di cui all'articolo 10 del CCNL dei lavoratori dei porti con permessi anche ad ore e/o frazioni di ore, in quanto in contrasto con il medesimo articolo 10 che parla solo di giornate lavorative; alla possibilità di considerare straordinario la mancata fruizione della pausa pranzo; alla possibilità di scomporre l'erogazione del premio di produttività in una parte fissa mensile e una parte variabile, in quanto essendo un premio legato al processo di valutazione del dipendente dovrebbe essere erogato solo dopo gli esiti della valutazione da parte dell'OIV.

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

Descrizione	2020	Incidenza %	2021	Incidenza %
Spese personale	2.293.625	11,70	2.672.104	14,9
Entrate correnti	19.604.237		17.953.663	
Spesa personale	2.293.625	29,65	2.672.104	31,5
Uscite correnti	7.736.045		8.470.214	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di bilancio

3.3 Trasparenza e valutazione della “performance amministrativa”

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

L’Ente ha adottato, con decreto n. 91 del 27 aprile 2022, il Piano triennale anticorruzione e per la trasparenza 2022-2024, successivamente confluito nel Piao approvato, come detto, con decreto n. 138 del 29 giugno 2022.

Nella relazione annuale, il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ha sostenuto che:

- lo stato di attuazione del Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza sia appropriato per i controlli e le verifiche continue;
- la strategia complessiva di prevenzione della corruzione (definita attraverso una valutazione sintetica) con particolare riferimento alle misure previste nel Piano e attuate, sia parzialmente idonea, per la scarsità delle risorse in organico che impedisce una piena attuazione degli obiettivi programmatici del piano;
- l’esercizio del ruolo di impulso e coordinamento del Responsabile stesso rispetto alla messa in atto del processo di gestione del rischio sia stato idoneo, per la particolare motivazione e attenzione continua all’attività amministrativa, politica e istituzionale dell’Ente.

Per completezza si ricorda che l’ANAC ha affermato che “*pur rientrando la questione relativa al sistema di valutazione delle performance e degli OIV nelle dirette competenze del Dipartimento della Funzione Pubblica si ritiene che, considerato che le AdSP sono tenute al rispetto della l. n. 190 del 2012*

e del d.lgs. n. 33 del 2013, debbano costituire gli OIV”⁸.

L’Autorità portuale di Gioia Tauro ha adempiuto a tale obbligo con decreto commissariale del 1° aprile 2019 di nomina per un triennio del componente monocratico dell’OIV con un compenso di 15 mila euro annui. A tale organismo è affidato il compito di attestare l’assolvimento degli obblighi di pubblicazione, di validazione della relazione sulla *performance*, di relazionare sul funzionamento complessivo del sistema di valutazione, trasparenza e integrità dei controlli interni (art. 14, c. 4, lett. a) e c), d.lgs. n. 150 del 2009). Con decreto presidenziale n. 141 del 5 luglio 2022 è stato nominato il nuovo Organismo indipendente di valutazione, in forma monocratica, per il triennio 2022-2024, con un compenso di euro 36.885,25 per tutta la durata dell’incarico.

Con delibere del Comitato di gestione n. 8 e n. 9 del 30 settembre 2021 sono stati recepiti, rispettivamente, il “Sistema di misurazione e valutazione della performance per l’anno 2021” e il “Piano della performance per il triennio 2021-2023”.

Sul piano operativo, per quanto attiene alle premialità dell’esercizio 2021 (come già avvenuto nel 2020), tutti i dipendenti hanno avuto il riconoscimento della premialità aggiuntiva, con un ammontare complessivo dei premi, pari ad euro 448.351, in aumento del 29,16 per cento rispetto al 2020.

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

La tabella *infra* indica i premi erogati nell’esercizio 2021 raffrontati con quelli corrisposti nell’esercizio 2020.

⁸ Cfr. delibera ANAC n. 1208 del 22 novembre 2017 di approvazione dell’aggiornamento 2017 al Piano Nazionale Anticorruzione.

Tabella 5 - Premi produttività erogati

Descrizione	2020			2021		
	Personale in servizio	Premi erogati*	Importi	Personale in servizio	Premi erogati*	Importi
Impiegati	16	16	183.655	22	22	258.713
Quadri	3	3	53.468	4	4	60.378
Dirigenti	4	4	80.000	4	5	99.260
Totali	23	23	317.123	30	31**	418.351
Seg. generale	1	1	30.000	1	1	30.000
Totali	23	23	347.123	30	31	448.351

Fonte: Ente

* Un premio per singolo dipendente.

** Ad un dirigente è stato erogato un ulteriore premio derivante dall'incarico conferitogli quale facente funzione di altra area.

Con decreto del Commissario n. 20 del 2 marzo 2020 è stata istituita la struttura tecnica per la *performance* e i controlli interni (STPCI), incardinata nell'area risorse umane, con il compito di coordinare la stesura del piano della *performance* anche in raccordo con il piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza.

Per quel che riguarda gli adempimenti di cui al d.lgs. n. 33 del 2013, l'Ente ha provveduto a pubblicare, nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale, copia del referto al Parlamento della Corte dei conti degli esercizi precedenti.

3.4 Collaborazioni esterne e consulenze

Anche nel 2021, analogamente a quanto rilevato nel 2020, non risultano imputate in apposita voce di bilancio spese per consulenze ed analoghe prestazioni.

Si ritiene utile indicare l'affidamento dei seguenti incarichi, aventi ad oggetto per lo più servizi attinenti all'architettura e l'ingegneria, la cui spesa risulta ricompresa nel quadro economico per la realizzazione delle opere nell'ambito del titolo II del bilancio, non tutte etero-finanziate, come evidenziato dalla seguente tabella prodotta dall'Ente.

Tabella 6 - Collaborazioni esterne e consulenze

ESTREMI ATTO DI CONFERIMENTO	OGGETTO	DATA INIZIO	DATA FINE	EURO	FONTE DI FINANZIAMENTO	Note
decreto n. 7 del 19 gennaio 2021	Servizio attinente all'architettura e all'ingegneria di progettazione per la realizzazione dei lavori di "Adeguamento del tratto di banchina Nord esistente ai nuovi tratti di banchina Nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali"	19/01/2021	-	28.800	Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e Viabilità"	A seguito della sospensione di molte attività causa COVID il professionista per cause personali si è dimesso dall'incarico senza espletare l'attività
decreto n. 26 del 10 marzo 2021	Servizio attinente all'architettura e all'ingegneria riguardante il Progetto di fattibilità tecnico economico del "Bacino industriale di carenaggio galleggiante nel Porto di Gioia Tauro"	26/03/2021	02/06/2021	42.250	Bilancio dell'Ente	
decreto n. 32 del 23 marzo 2021	Servizio di redazione della variante localizzata/adequamento tecnico funzionale al fine della realizzazione della banchina croceristica e della variazione della destinazione d'uso delle banchine n. 5, 6, 7 e 8 del porto di Corigliano Calabro	26/03/2021	03/08/2021	16.494	Bilancio dell'Ente	
decreto n. 42 del 2 aprile 2021	Servizi di progettazione esecutiva, direzione dei lavori e coordinatore della sicurezza per la realizzazione dei lavori di "Realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro"	02/04/2021	in corso	30.145	Fondo Regionale	
decreto ADSP n. 1 del 23 giugno 2021	Servizio di adeguamento tecnico funzionale, progettazione definitiva ed esecutiva, coordinatore sicurezza inerente la "Rescazione banchina per accosto bacino di carenaggio"	24/11/2021	in corso	305.040	Fondo di Progettazione MIT	
decreto ADSP n. 9 del 13 luglio 2021	Servizio di progettazione, direzione dei lavori e coordinamento della sicurezza per i lavori di realizzazione sulla banchina portuale, riservata ai pescherecci, di colonnine servizi per la distribuzione idrica ed elettrica nel porto di Corigliano Calabro	16/07/2021	in corso	8.000	Bilancio dell'Ente	

decreto ADSP n. 18 del 22 luglio 2021	Servizio di adeguamento della relazione geotecnica e propedeutico all'attività di progettazione definitiva ed esecutiva dei lavori di "Realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro"	22/07/2021	30/09/2021	6.149	Fondo Regionale	
decreto n. 54 del 30 settembre 2021	Servizio attinente all'architettura e all'ingegneria riguardante la redazione del "Progetto definitivo per la realizzazione di una banchina galleggiante RO-RO lungo la banchina lato Nord del Porto di Gioia Tauro"	30/09/2021	-	35.048	Bilancio dell'Ente	A causa di problemi tecnici sulla realizzazione della banchina il servizio non è stato svolto.
decreto n. 92 del 7 dicembre 2021	Servizio inerente all'architettura e l'ingegneria per la redazione del progetto definitivo dell'Intervento "Elettificazione Banchine RO-RO"			28.382	Bilancio dell'Ente	Il servizio è stato avviato nell'anno 2022
decreto n. 94 del 7 dicembre 2021	Servizio direzione lavori e coordinatore della sicurezza per la "Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontaliera - Punto PED/PDI"	07/12/2021	in corso	77.222	Fondo MIT	

Fonte Ente

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

Con riferimento ai patrocini legali, l'Ente ha rappresentato di essersi avvalsa nel 2021 dell'Avvocatura dello Stato. Per quanto riguarda le notizie richieste sulla istituzione dell'albo degli operatori economici, inoltre, ha precisato che con decreto n. 23 del 13 marzo 2019 il servizio di acquisizione di servizi e forniture è stato espletato attraverso una piattaforma telematica di *e-procurement* istituita ai sensi del d.lgs. n. 50 del 2016 (ossia il previgente Codice dei contratti pubblici).

L'albo fornitori è accessibile sul sito istituzionale dell'AdSP e contiene gli aggiornamenti introdotti dal d.lgs. 19 aprile 2017, n. 56 e dalla delibera del ANAC n. 206 del 1° marzo 2018.

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

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

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

L'attività programmatica ruota intorno a quattro atti di indirizzo fondamentali, previsti dalla l. n. 84 del 1994, come modificata dal d.l. 10 settembre 2021, n. 121: il Documento di programmazione strategica di sistema, il Piano regolatore portuale, il Piano operativo triennale, il Programma triennale delle opere⁹.

4.1 Documento di pianificazione strategica di sistema e Piani regolatori portuali

Il piano regolatore portuale di Gioia Tauro non è ancora stato approvato a causa della mancanza dei prescritti pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del dipartimento politiche dell'ambiente della Regione Calabria. Anche i Prp dei porti di Crotone e Corigliano Calabro, Vibo Valentia Marina non risultano approvati, per carenza dell'espressione dei pareri degli enti territoriali (Comune e Camera di Commercio).

Per quanto riguarda il piano regolatore portuale di Gioia Tauro, approvato con delibera n. 33 del 17 settembre 2010 dal Comitato portuale e successivamente trasmesso al Consiglio superiore dei Lavori Pubblici per i provvedimenti di competenza, in sede istruttoria l'AdSP ha

⁹ Come già detto in ordine al quadro normativo di riferimento, con sentenza n. 6 del 10 novembre 2022, la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 comma 1-septies, lett. a del d.l. n. 121 del 10 settembre 2021, il quale aveva modificato l'art. 5 commi 1, 1-bis, 1-ter, 1-quater, 1-quinquies, 1-sexies e aveva introdotto il comma 1-septies della l. n. 84 del 1994.

referito che esso contiene una serie di previsioni già superate: pertanto, *“in vista della concreta trasformazione dell’Autorità Portuale in Autorità di Sistema portuale, sono state sospese tutte quelle attività di supplemento istruttorio e gli ulteriori approfondimenti di carattere tecnico nautico funzionali all’approvazione del suddetto strumento di pianificazione, in conseguenza anche delle mutate (rectius: ampliate) aree di competenza d’AdSP e dei nuovi ambiti demaniali marittimi poi entrati nella giurisdizione territoriale della nuova AdSP, che ha inciso in modo significativo sulla generale programmazione degli assetti urbanistici. Al fine di non arrestare le mutate esigenze portuali l’Ente ha fatto ricorso allo strumento dell’adeguamento tecnico funzionale (ATF) al PRP vigente, per la realizzazione delle opere di consolidamento e approfondimento dei fondali”*.

Con riferimento ai piani regolatori portuali di Crotone e di Corigliano Rossano, l’Ente ha riferito che il primo è stato proposto nel 2015 a tutti gli Enti interessati nel procedimento afferente al nuovo assetto complessivo del porto. Nonostante il preliminare parere favorevole del Comune di Crotone e della locale Camera di Commercio, a seguito della quale l’Autorità ha attuato una serie di interventi propedeutici all’approvazione dello strumento pianificatorio, le due Amministrazioni non hanno mai approvato con atto formale la proposta, così come elaborata. Anche per il porto di Crotone si è fatto ricorso, al fine di non arrestare le mutate esigenze portuali, allo strumento dell’adeguamento tecnico funzionale al Prp vigente.

Anche per il porto di Corigliano Rossano è stato redatto il piano regolatore portuale e la relativa proposta è stata condivisa favorevolmente dall’Amministrazione Comunale e dall’Ufficio Piano, ricevendo, altresì, parere di conformità del Piano regolatore portuale con lo strumento urbanistico generale comunale vigente da parte dell’Ufficio Governo ed uso del territorio – Servizio Urbanistica del Comune di Corigliano Rossano. Peraltro, in assenza di una formale approvazione del Piano stesso, anche per il porto di Corigliano Calabro è stato avviato lo strumento dell’adeguamento tecnico funzionale (Atf) al Prp vigente.

Come espresso nelle precedenti relazioni, si ribadisce l’esigenza dell’approvazione dei nuovi piano regolatore portuale che costituiscono strumenti fondamentali per la corretta pianificazione dello sviluppo territoriale dell’ambito portuale. Il nuovo approccio alla pianificazione strategica portuale dovrà essere sintetizzato attraverso un nuovo Documento di programmazione strategica di sistema portuale che definirà la visione generale e le linee di intervento che, nel corso dei prossimi anni, riguarderanno i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano, Palmi e Vibo, sia dal punto di vista strategico sia dal punto di vista delle politiche

energetiche e ambientali.

Questa Corte, sottolineando tale criticità, ricorda che quelli indicati si configurano come strumenti indispensabili per definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione, individuando e perimetrando le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema urbano, nonché il potenziamento delle infrastrutture di collegamento con le altre reti di trasporto (su ferro, su gomma e aeree), anche ai fini della loro integrazione ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale.

L'Ente ha dichiarato che la programmazione delle attività inerenti alla pianificazione del sistema portuale, tra cui il citato Documento di programmazione strategica, è stata avviata con la delibera n. 11 del 2 novembre 2021 di approvazione del primo documento di bilancio dell'AdSP (bilancio di previsione 2022); pertanto, tutte le attività pianificatorie sono confluite nell'anno 2022.

Inoltre, in risposta alla richiesta di chiarimenti da parte del Dicastero vigilante sulle criticità evidenziate nella determinazione della Corte dei conti per l'esercizio 2020, l'AdSP ha dichiarato di aver quantificato gli importi necessari sia per la stesura del Dpss che per l'adeguamento e la formulazione dei nuovi Prp dei porti di competenza, predisponendo gli atti necessari per procedere alla pubblicazione del bando di gara per l'affidamento del servizio.

4.2 Piano operativo triennale

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

Il Pot 2021-2023 approvato con delibera n. 143 del 22 dicembre 2020 ed aggiornato con delibera del Comitato di gestione n. 6 del 30 settembre 2021, lega la pianificazione degli interventi alle

previsioni del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, al Patto per lo sviluppo della Regione Calabria risalente al 2016 e alla programmazione regionale POR- Fondo di sviluppo e coesione 2014-2020.

Con Deliberazione del Comitato di gestione n. 10 del 2 novembre 2021 è stato approvato il Piano operativo triennale dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, relativo al triennio 2022-2024 e successivamente modificato, con delibere n. 21 del 30 marzo 2022 e n. 6 del 29 luglio 2022.

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

L'Ente, nella relazione annuale per il 2021, ha dato evidenza della programmazione delle opere e dei relativi fabbisogni di spesa come da seguente tabella.

Tabella 7 – Interventi programmati nel Pot 2021-2023

(milioni)

Interventi programmati Gioia Tauro	Importo totale	Previsione di spesa		
		2021	2022	2023 e oltre
Bacino di carenaggio - impianto Industriale	40	20	10	10
Resecuzione banchine di ponente tratti G-H-I	20	0	10	10
Adeguamento banchina nel tratto C	3	3	0	0
Bitte banchine levante per sicurezza attracco navi containers ultime generazione	1	1	0	0
Ripristino dello stato dei luoghi lungo le anse del deposito costiero	2	2	0	0
Intervento di urbanizzazione della cittadella	3	2	1	0
Reti materiali e viabilità	3,5	2	1,5	0
Manutenzione impianto di 'Meditazione lotto 1- lotto2 - lotto 3	0,6	0,2	0,2	0,2
Viabilità Comune Gioia Tauro accesso porto (opera compensativa)	0,5	0,5	0	0
Manutenzione aree a verde	0,2	0,2	0	0
Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 1-lotto 2 -lotto 3	2	1	1	0
Adempimenti gestionali, potenziamento e aggiornamento sistemi security portuale	0,3	0,1	0,2	0
Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione transfrontaliera	2,7	2,7	0	0
Realizzazione alloggi di servizio per le Capitaneria di porto	2,57	1	1,57	0
Realizzazione di una piattaforma aerea installata telaio da 72 m	1,37	1,37	0	0
Realizzazione banchina Ro-Ro lungo la banchina lato Nord	2	2		
Fabbisogno interventi POT 2021-2023	84,74	39,07	25,47	20,2
Interventi programmati Crotone	Importo totale	Previsione di spesa		
		2021	2022	2023
Rifiorimento martellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo	2	1	1	0
Realizzazione banchina mobile per unità pescherecci	2	1	1	0
Caratterizzazione fondali porto	0,5	0,5	0	0
Realizzazione prosecuzione molo foraneo porto vecchio	7	2	3	2
Risanamento del paramento verticale e degli arredi portuali delle banchine	1	1	0	0
Realizzazione impianto antincendio	0,85	0,85	0	0
Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foraneo	0,4	0,4	0	0
Lavori di rifacimento della pavimentazione dei piazzali portuali	0,8	0,8	0	0
Demolizione gru	0,15	0,15	0	0
Fabbisogno interventi POT 2021-2023	14,7	7,7	5	2

Interventi programmati Corigliano Calabro	Importo totale	Previsione di spesa		
		2021	2022	2023
Riorganizzazione viabilità porto	0,8	0,8	0	0
Completamento recinzione portuale	0,5	0,5	0	0
Realizzazione banchina nord e piazzale navi da crociera (1° lotto)	8,1	2,1	3	3
Rimozione pontile lungo il banchinamento della Lega navale	0,1	0,1	0	0
Manutenzione impianti illuminazione torri faro	0,64	0,64	0	0
Rifacimento della pavimentazione in asfalto dei piazzali portuali	0,45	0,45	0	0
Fabbisogno interventi POT 2021-2023	10,59	4,59	3	3
Interventi programmati Palmi	Importo totale	Previsione di spesa		
		2020	2021	2022
Completamento delle banchine di riva località Taureana di Palmi	4	0,5	2	1,5
Sistemazione e riqualificazione del porto in località Taureana di Palmi	0,5	0,5	0	0
Fabbisogno interventi POT 2021-2023	4,5	1	2	1,5
Totale fabbisogno interventi AP POT 2021-2023	114,53	52,36	35,47	26,7

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati della Relazione annuale 2021

Per gli interventi previsti nell'annualità del POT 2021 del **porto di Gioia Tauro**, dalla Relazione sull'attività del 2021 resa dall'Ente emerge quanto segue.

- Intervento n. 1 – *“Bacino di carenaggio - Impianto industriale”*: è stato completato lo studio di fattibilità con la relativa analisi costi benefici per la notifica di aiuto di stato. A seguito dell'avvio di tale procedura, l'Amministrazione si è determinata a finanziare con propri fondi di bilancio l'opera, considerato che i fondi previsti nel “Patto della Calabria”¹⁰ erano solo in parte utilizzabili, secondo le norme che regolano gli aiuti di Stato a finalità regionale. L'avvio della procedura ha subito un rallentamento legato alla realizzazione dell'intervento *“Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord”* e all'emergenza Covid 2019;
- Intervento n. 2 – *“Resezione Banchina di ponente tratti G-H-I”*: è stata avviata progettazione definitiva dei lavori;
- Intervento n. 3 – *“Lavori di adeguamento strutturale per l'incremento della portanza della pavimentazione di banchina tratto C”*: è stato affidato l'appalto dei lavori;

¹⁰ Trattasi del “Patto per lo sviluppo della Regione Calabria - Attuazione degli Interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio” di cui alla DGR n. 160 del 13 maggio 2016.

- Intervento n. 5 – *“Ripristino stato dei luoghi lungo le aree del deposito costiero”*: è stata avviata la gara per l’affidamento del servizio rispettando il cronoprogramma attuativo dell’intervento;
- Intervento n. 6 – *“Intervento di urbanizzazione della cittadella delle ispezioni”*: è stata avviata la gara per l’affidamento del servizio, rispettando il cronoprogramma attuativo dell’intervento;
- Intervento n. 7 – *“Reti materiali e viabilità”*: il finanziamento del progetto è stato ampliato a euro 10.000.000 e finanziato con i fondi PNRR. Al fine di accelerare la realizzazione dell’intervento, il progetto di fattibilità è stato redatto dall’area tecnica dell’Ente. Inoltre, con nota prot. 10401 del 17 giugno 2021 è stata richiesta la variazione di bilancio per poter dare seguito alla progettazione definitiva, approvata dal Mims giusta nota prot. 23482 del 19 agosto 2021. Con decreto a contrarre n. 111AdSPMTMI del 21 dicembre 2021 è stata avviata la gara per l’affidamento del servizio, rispettando il cronoprogramma attuativo dell’intervento;
- Intervento n. 8 – *“Manutenzione impianto di illuminazione lotto 1”* inerente l’anno 2021 è stato avviato e completato;
- Intervento n. 10 – *“Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 1”* per l’intervento in questione inerente l’anno 2021 è stata redatta la progettazione e avviata la procedura di gara per l’affidamento dell’appalto;
- Intervento n. 11 – *“Manutenzione aree a verde”*: è stata redatta la progettazione e avviata la procedura di gara per l’affidamento dell’appalto;
- Intervento n. 13 – *“Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontaliera – Punto PED/PDI”*: è stata realizzata la progettazione esecutiva e i lavori sono stati affidati definitivamente in data 31 agosto 2021. Parte degli interventi previsti nell’intervento individuato con il n. 12 sono confluiti nel progetto in esame;
- Intervento n. 14 – *“Realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto”*: in data 23 marzo 2021 è stato dato avvio alla procedura per l’affidamento del servizio di progettazione esecutiva. A seguito della stesura del progetto esecutivo il nuovo importo derivato per l’esecuzione dei lavori è risultato pari a euro 3.500.000. Il progetto esecutivo è stato approvato in data 26 novembre 2021, con decreto n. 88 AdSP-MTMI;

- Intervento n. 16 – *“Realizzazione banchina Ro-Ro lungo la banchina lato nord”*: con decreto n. 54/AdSP-MTMI del 30 settembre 2021 è stato affidato il servizio di progettazione definitiva. A seguito delle prime verifiche, si è constatato l'impossibilità di realizzare l'opera poiché l'altezza della banchina non consentiva lo sbarco in sicurezza delle navi Ro-Ro. Pertanto, dopo ripetuti incontri con Autorità marittima, ormeggiatori e piloti, si è deciso di non realizzare l'opera e, pertanto, la stessa non è stata riproposta nel Pot e nel Programma triennale delle opere pubbliche 2021-2023;

Con riguardo infine agli interventi n. 15 *“Realizzazione di una piattaforma aerea installata su apposito telaio da 72 m di altezza”* e n. 4. *“Integrazione bitte lungo la banchina di levante al fine di incrementare la sicurezza all'attracco delle bitte delle navi containers di ultima generazione”*, l'Ente ha rappresentato che essi non sono stati avviati poiché l'integrazione delle bitte variava la risposta sismica dell'infrastruttura e pertanto, senza interventi strutturali, non era possibile effettuare l'integrazione e i dati necessari per l'installazione della piattaforma non sono stati forniti dal concessionario.

Per gli interventi previsti nell'annualità del Pot 2021 del **porto di Crotone**, invece, si specifica quanto segue.

- Intervento n. 1 – *“Rifiorimento mantellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo del porto vecchio”*: è stato redatto il progetto esecutivo. La procedura ha subito un rallentamento a causa dell'emergenza Covid-19;
- Intervento n. 2 – *“Realizzazione banchina mobile per unità pescherecci”*: il progetto di fattibilità è stato redatto dall'Area Tecnica dell'Ente. A seguito dell'avvio dell'Atf al Prp del porto di Crotone è emerso che l'opera non poteva essere inserita come adeguamento tecnico-funzionale. Pertanto, l'Ente ha ritenuto di non procedere alla sua realizzazione e nel POT 2022-2024 l'opera non potrà essere riproposta;
- Intervento n. 4 – *“Realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del porto vecchio per migliorare il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse”*: è stato acquisito il parere del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che ha ritenuto il progetto assoggettabile al VIA. Sempre nel 2021 è stato conferito l'incarico per la redazione dell'Adeguamento tecnico funzionale (Atf) del Piano regolatore portuale, affidato con decreto n. 33 del 23 marzo 2021. L'adeguamento per il progetto in parola non è stato approvato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici. Con decreto n. 59 AdSP MYMI del

7 ottobre 2021 si è dato avvio alla procedura di gara per l'affidamento del nuovo servizio di progettazione, mentre la commissione giudicatrice si è insediata il 24 novembre 2021;

- Per gli interventi n. 6 *“Realizzazione impianto antincendio”*, n. 7 *“Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foraneo”* e n. 8 *“Lavori di rifacimento della pavimentazione dei piazzali portuali”*, secondo quanto previsto dai rispettivi cronoprogrammi sono state avviate le procedure per l'affidamento della progettazione.

Per gli interventi previsti nell'annualità del Pot 2021 del **Porto di Corigliano**, inoltre, si specifica quanto segue.

- Intervento n. 1 – *“Lavori di realizzazione della banchina nord e del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera. I lotto”*. L'incarico per la redazione dell'Adeguamento tecnico funzionale del Piano regolatore portuale di Corigliano Calabro è stato affidato con decreto n. 32 del 23.03.2021. L'Atf è stato trasmesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici - CSLP - con nota prot. n. 18474 del 9 novembre 2021. Inoltre, con decreto n. 59 AdSP MTMI del 07.10.2021 si è dato avvio alla procedura di gara per l'affidamento del servizio di adeguamento del progetto definitivo ed è in corso la verifica dell'offerta da parte della Commissione giudicatrice, che si è insediata il 24 novembre 2021.
- gli interventi n. 2 – *“Rimozione pontile lungo il banchinamento della lega navale”* e n. 3 – *“Lavori di completamento recinzione portuale lungo il torrente Malfrancato”* sono stati realizzati parzialmente.
- gli interventi n. 6 *“Lavori di rifacimento delle pavimentazioni in asfalto dei piazzali portuali”* e n. 4 *“Riorganizzazione della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per il porto”* sono stati ritardati per gli interventi presenti nel porto che interferiscono con i lavori di che trattasi;
- l'intervento n. 5 – *“Manutenzione impianti illuminazione torri faro”*. I lavori sono stati contrattualizzati il 15 luglio 2021, rep. n. 30/21. I lavori sono stati consegnati il 27 luglio 2021 e sono in corso di esecuzione.

Gli interventi previsti per il porto di Palmi, infine, non sono stati appaltati nell'anno 2020 per problemi legati alla progettazione, che hanno rallentato l'iter procedurale.

Si rappresenta che a fronte di 114,5 milioni di opere programmate, già sussistono in bilancio residui passivi (ossia somme impegnate e non pagate entro il termine di esercizio) per oltre 87 milioni, relativi a *“debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici”*. Più correttamente, deve

puntualizzarsi che tale cifra afferisce a somme riconosciute all'Ente (da vari decreti ministeriali, delibere CIPE e determinazioni della Regione Calabria) per la realizzazione di opere portuali ed infrastrutturali, che non trovano immediata puntuale correlazione con lo strumento di pianificazione per il triennio 2021-2023 sopra richiamato (cfr. delibera Comitato di gestione dell'Ente – rendiconto 2021, n. 23/2022).

Anche la situazione amministrativa evidenzia che una parte dell'avanzo, circa 76 mln, è già vincolata per la realizzazione di opere infrastrutturali.

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

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

Gli interventi sono stati declinati tenuto conto dei seguenti elementi, confermati nel 2021:

- del Patto per lo sviluppo della Calabria, richiamato nell'Accordo di programma sottoscritto il 27 luglio 2016 tra la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, la Regione Calabria, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia) e l'AdSP di Gioia Tauro;
- del piano della portualità e della logistica trasmesso dall'AdSP al Mit;
- del DEF del 2020, nello specifico, "l'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture" che in materia di porti ed interporti riguarda: ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali; efficientamento energetico ed ambientale; tecnologie per la velocizzazione delle procedure e aumento della capacità attuale (digitalizzazione dei porti); miglioramento accessibilità marittima; riqualificazione e manutenzione del patrimonio esistente; attività industriali nei porti; interventi selettivi per l'ampliamento della capacità *terminal container* e *ro-ro*.

La seguente tabella indica lo stato dei lavori programmati al 31 dicembre 2021 per i quali si è dato reale avvio.

Tabella 8 – Interventi ricompresi nell’elenco delle opere per l’anno 2021

Denominazione intervento	Importo intervento	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)
Porto di Gioia Tauro. Adeguamento strutturale, incremento portanza pavimentazione banchina tratto 'C'	3.000.000	Gara conclusa con l’affidamento appalto dei lavori
Porto di Gioia Tauro. Integrazione bitte per sicurezza attracco navi container	1.000.000	Gara non avviata in quanto la progettazione ha evidenziato l’impossibilità di effettuare le integrazioni senza adeguamento statico delle banchine
Porto di Gioia Tauro. Ripristino stato dei luoghi lungo le aree del deposito costiero	2.000.000	Progettazione
Intervento di urbanizzazione della cittadella delle Ispezioni	3.000.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro - <i>“Reti materiali e viabilità”</i>	3.500.000	Gara di progettazione. Il progetto è confluito in un intervento finanziato con il PNRR per un importo di 10.000.000
Porto di Gioia Tauro - Manutenzione impianto di illuminazione lotto 1 - lotto2 - lotto 3	600.000	Esecuzione. I lavori sono stati conclusi entro il 2021
Porto di Gioia Tauro - Manutenzione aree a verde	200.000	Gara
Porto di Gioia Tauro - Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 1 - lotto 2 - lotto 3	2.000.000	Gara
Porto di Gioia Tauro - Security portuale - realizzazione impianto antintrusione	1.000.000	Parte del finanziamento è confluito, per la parte della security portuale, nella realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontaliera - Punto PED/PDI
Porto di Gioia Tauro - Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontaliera	2.700.000	Esecuzione
Porto di Gioia Tauro - Realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porlo	2.570.000	Progettazione completata
Realizzazione banchina Ro-Ro lungo la banchina nord	2.000.000	Gara non avviata in quanto la progettazione ha evidenziato l’impossibilità di realizzare sbarchi in sicurezza.
Porto di Crotone - Rifiorimento mantellata, ricostruzione muro paraonde molo foraneo porto vecchio	2.000.000	Progettazione
Porto di Crotone - Realizzazione prosecuzione molo foraneo	7.000.000	Progettazione

Porto Crotone - Realizzazione banchina mobile per unità pescherecci	2.000.000	Il progetto di fattibilità è stato redatto dall'Area Tecnica dell'Ente. A seguito dell'avvio dell'Atf al Prp del porto di Crotone è emerso che l'opera non poteva essere inserita come adeguamento tecnico funzionale. Pertanto, l'Ente ha ritenuto di non procedere alla sua realizzazione e nel POT 2022-2024 l'opera non è stata riproposta
Porto di Crotone - Caratterizzazione fondali del Porto	500.000	Progettazione
Porto di Crotone - Risanamento paramento verticale e arredi	1.000.000	Progettazione
Porto di Crotone - Realizzazione impianto antincendio	850.000	Progettazione - Avviate le procedure affidamento della progettazione esecutiva
Porto di Crotone - Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti	400.000	Progettazione - Avviate le procedure affidamento della progettazione esecutive
Porto di Crotone Lavori di rifacimento della pavimentazione dei piazzali portuali	800.000	Progettazione
Porto di Crotone - Lavori di demolizione gru	150.000	Progettazione
Porto di Corigliano - Riorganizzazione viabilità canalizzazione dei flussi veicolari	800.000	Progettazione
Porto di Corigliano - Completamento recinzione lungo torrente Malfrancato	500.000	Progettazione
Porto di Corigliano - Manutenzione impianti illuminazione torri faro	641.462	Esecuzione
Porto di Corigliano. Realizzazione banchina nord e piazzale navi da crociera	810.000	Progettazione
Porto di Corigliano Rimozione pontile lungo il banchinamento della lega navale	100.000	Esecuzione
Porto di Palmi — Completamento banchine di riva del porto	4.000.000	Progettazione
Porto di Palmi — Sistemazione e riqualificazione del porto	500.000	Progettazione

Fonte: Ente

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

Tabella 9 - Lavori di grande infrastrutturazione

denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	Stato di attuazione
Adeguamento tratto banchina Nord e approfondimento dei canali.	6.970.000	€ 1.471.759,72 PON Reti e Mobilità 2007/2013 euro 5.498.240 PON infrastrutture e Reti 2014/2020	I lavori sono stati completati e collaudati
Nuovo <i>Terminal</i> Intermodale del Porto di Gioia Tauro	40.000.000	€ 44.100,26 PON Reti e Mobilità 2007/2013 euro 19.955.899,74 PON Infrastrutture e Reti 2014/2020; euro 20.000.000 Privato	I lavori sono stati completati il 14 febbraio 2020, è in itinere il collaudo tecnico amministrativo.
Realizzazione capannone industriale Zona Franca porto di Gioia Tauro ex Isotta Fraschini	16.500.000	Finanziamento MIT: euro 10.200.000 - D.M. n. 379 del 11.06.2010 euro 6.300.000 - D.M. n. 28T del 29.01.2008	Completata la risoluzione contrattuale per inadempimento impresa giusto decreto n. 70 del 20.05.2021
Lavori di straordinaria manutenzione berma al piede del molo nord"	2,65 mln	Fondi di bilancio Ente	I lavori sono stati collaudati il 12 luglio 2021
Realizzazione piattaforma integrata servizi informativi porto di Gioia Tauro	10.000.000	Finanziamento MIT con D.M. n. 28T del 29.01.2008	I lavori sono in corso
Porto Gioia T. Completamento e sviluppo del comparto Nord - Viabilità, capannoni e reti elettriche	20.000.000	euro 1.823.167 PON Reti e Mobilità 2007/2013 euro 18.176.833 PON Infrastrutture e Reti 2014/2020	I lavori sono stati completati il 23 luglio 2019. È in corso il collaudo tecnico amministrativo
Porto di Gioia Tauro - <i>Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord</i>	16.500.000	Finanziamento Regionale FSC	I lavori sono in corso di esecuzione
Adeguamento strutturale incremento portanza pavimentazione banchina nei tratti "A" e "B"	5.000.000	Fondi di bilancio Ente	I lavori sono stati completati ed è in corso il collaudo tecnico amministrativo
Completamento reti antincendio, idrica e raccolta acque bianche con impianto di trattamento acque di prima pioggia" - Porto di Corigliano	1 mln	Fondi di bilancio Ente	Sono in corso i lavori

Fonte: Relazione annuale 2021

In particolare, fra gli interventi previsti, rientrano quelli di realizzazione del nuovo *terminal* intermodale: si tratta dei "Lavori di realizzazione della Banchina di Ponente Lato Nord", affidati in *project financing*, la cui realizzazione consentirà l'ormeggio per il bacino di

careaggio destinato principalmente alle operazioni di manutenzione ordinaria di *porta-container*, nonché i lavori per il bacino di careaggio-*terminal* intermodale.

In sede istruttoria (nota del 23 maggio 2023 al Magistrato relatore) l'Ente ha evidenziato che, per quanto riguarda alcuni interventi di grande infrastrutturazione (nuovo *terminal* intermodale del Porto di Gioia Tauro, completamento e sviluppo del comparto nord - viabilità, capannoni e reti elettriche), i collaudi hanno subito dei rallentamenti dovuti all'impossibilità di essere effettuati in sito, per la chiusura delle attività intervenuta nel periodo Covid.

Per altre opere (realizzazione piattaforma integrata servizi informativi porto di Gioia Tauro, lavori di completamento della banchina di ponente lato nord), invece, i lavori hanno subito dei rallentamenti oltre che per motivi legati al Covid, che per la difficoltà di reperire i materiali.

Riguardo alla realizzazione delle opere portuali, l'Ente ha sostenuto di aver compiuto uno sforzo per favorire la realizzazione delle grandi opere mentre, a causa delle carenze organizzative, ha difficoltà a dare seguito al resto della programmazione.

In ogni caso, questa Corte raccomanda un rafforzamento delle capacità gestionali di tali appalti, anche alla luce della portata del "principio di risultato" (cfr. ora art. 1, d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36).

Con la delibera n. 25 del 29 luglio 2022 il Comitato di gestione ha approvato l'assestamento e la variazione al bilancio di previsione per la gestione finanziaria dell'AdSP per l'anno 2022, prevedendo tra l'altro, dal lato delle entrate:

- una variazione in aumento di 50.000.000 (capitolo "Finanziamento dello Stato per opere infrastrutturali") che trova corrispondenza nel capitolo di uscita per i lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante nei tratti A-B-C, a seguito di convenzione sottoscritta l'8 giugno 2022 tra il Mims (ora Mit) e l'Autorità portuale;
- una variazione in aumento di 18 milioni (capitolo "Trasferimenti della regione") che trova corrispondenza nel capitolo della spesa per interventi nel porto di Vibo Marina, finalizzati a finanziare i lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Pola e Tripoli (6,5 milioni di euro) e delle banchine Papandrea e Buccarelli (11,5 milioni di euro) a seguito della sottoscrizione dell'accordo "Sistema infrastrutturale Portuali di rilevanza economica nazionale e internazionale" sottoscritta con la Regione Calabria in data 18 luglio 2022.

Dal lato della spesa, è stata prevista una variazione in aumento di euro 723.664 per adeguamento dei piani regolatori di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano, Vibo Valentia e Palmi. Complessivamente, l'assestamento e la variazione inseriti nel Bilancio 2022 hanno determinato un aumento delle entrate di circa 128 milioni, mentre le uscite si attestano a circa 154 milioni, con un disavanzo di 25 milioni; quest'ultimo ha trovato copertura mediante l'uso di un avanzo di amministrazione pari a 133 milioni.

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Mit, in merito, ha richiesto un parere all'Avvocatura distrettuale dello Stato, la quale non si è ancora pronunciata e, pertanto, non ha ancora proceduto a rimborsare l'importo della prima rata, come richiesto dall'AdSP.

4.3 Interventi finanziati dal PNRR

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

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

Inoltre, il decreto del Mims n. 492 del 3 dicembre 2021 ha ripartito la somma di 630 milioni di euro tra le Zone economiche speciali per la realizzazione di interventi tra loro coerenti e interconnessi che mirano nel loro insieme a favorire la competitività e lo sviluppo economico nelle rispettive aree, nell'ambito della misura M5C3-11 – investimento 4 "*Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)*"; all'Autorità sono stati assegnati 26,5

milioni (16,5 mln per il finanziamento dei “Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord” e 10 mln per il “Potenziamento urbanizzazione area industriale - bonifiche, viabilità, impianti a rete” nel Porto di Gioia Tauro).

In risposta alla nota istruttoria della Sezione riguardante il monitoraggio sullo stato di avanzamento dei progetti finanziati dal PNRR/PNC al 31 dicembre 2023, l’Autorità ha dichiarato di partecipare direttamente, in qualità di soggetto attuatore, alla realizzazione di tre progetti di cui due nell’ambito della Missione M3 “Infrastrutture per la mobilità sostenibile” e Componente C2 “Intermodalità e logistica integrata” (progetti finanziati con le risorse previste dal Piano nazionale per gli investimenti complementari) ed uno nell’ambito della Missione M5 “Inclusione e Coesione” e Componente C3 “Interventi speciali per la coesione territoriale” (progetto finanziato dal Piano Nazionale di ripresa e resilienza PNRR) per un importo complessivo di euro 30.370.000.

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

Tabella 10 – Progetti PNRR (situazione al 31 dicembre 2023)

Missione	CUP	Denominazione	Fonte di finanziamento	Costo previsto	Trasferimenti	Pagato	Stato avanz. lavori
M3C2	F51B21001870005	Elettrificazione banchine Ro-Ro	PNC	2.000.000	2.000.000	30.378	In esecuzione
M3C2	F53F22000060001	I lotto - Elettrificazione Banchina di levante -	PNC	18.370.000	18.370.000	0	Verifica progettazione fattibilità tecnico-economica
M5C3	F51B21004930005	Completamento lavori di urbanizzazione del porto di Gioia Tauro	PNRR	10.000.000	10.000.000	127.339	Rinuncia al finanziamento
				30.370.000	30.370.000	157.717	

Fonte: dati AdSP

Per quanto riguarda l’intervento “Elettrificazione Banchine *ro-ro*” , l’AdSP ha dichiarato di aver raggiunto l’obiettivo previsto al 31 dicembre 2023 e che l’intervento è andato in gara come appalto integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione lavori, su progetto definitivo. Il progetto esecutivo consegnato è in fase di approvazione da parte del verificatore e dal RUP.

In merito allo stato di attuazione del secondo progetto finanziato con il PNC “I lotto - Elettrificazione Banchina di levante” l’AdSP ha precisato che il finanziamento di euro 18.370.000, è stato approvato con d.m. n. 101 del 13 aprile 2023: l’accordo procedimentale è stato sottoscritto tra le parti il 14 giugno 2023 con tempi che non consentivano il raggiungimento degli obiettivi alla data del 31 dicembre 2023.

Con riguardo al progetto finanziato dal PNRR “Completamento lavori di urbanizzazione del porto di Gioia Tauro”, l’Ente precisa che con il citato decreto ministeriale n. 492 del 3 dicembre 2021 l’intervento è stato ammesso a finanziamento sulla misura M5C3-11 – investimento 4 - “Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)”, al fine di migliorare l’accessibilità al porto di Gioia Tauro con l’obiettivo di potenziare ed urbanizzare l’area industriale attraverso la realizzazione di bonifiche, viabilità e impianti a rete.

Inoltre, come già detto da questa Sezione nel referto sul “monitoraggio degli enti sottoposti a controllo *ex lege* n. 259 del 1958 - rilevazione al 30 giugno 2023”¹¹, l’AdSP ha comunicato di non aver potuto avviare la gara per l’affidamento dei lavori, a causa di una controversia con il Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive (Corap), conclusasi con la sentenza n. 111/2023 della Corte d’Appello di Reggio Calabria che ha ordinato alla AdSP la restituzione allo stesso Corap dell’area interessata dall’intervento.

In data 29 marzo 2023, l’AdSP ha chiesto al Presidente della Regione Calabria e al Commissario liquidatore del Corap, la costituzione di un tavolo tecnico finalizzato a definire un’intesa e ha chiesto di mantenere le funzioni di soggetto attuatore atteso che aveva svolto e stava svolgendo analoga funzione su altri interventi di competenza Corap, oggi in liquidazione. In data 14 febbraio 2024, in riscontro alla nota della Sezione sullo stato di avanzamento dei progetti finanziati dal PNRR al 31 dicembre 2023, l’AdSP ha comunicato di aver rinunciato al finanziamento PNRR (con nota prot. n. 19988 del 11 ottobre 2023) per l’impossibilità a conseguire il *target* M5C3-12 denominato “inizio degli interventi infrastrutturali nelle zone economiche speciali (ZES)” (la cui scadenza era prevista al 31 dicembre 2023) a causa del mancato raggiungimento dell’accordo procedimentale di cui si è detto.

¹¹ Determinazione della Sezione del controllo sugli Enti n. 119 del 31 ottobre 2023.

5. ATTIVITÀ

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

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

Tuttavia, il mancato sviluppo dell’infrastruttura logistica del retroporto ha ridotto questo vantaggio rispetto ad altri *competitor* nazionali ed europei nel Mediterraneo, dove transita quasi un terzo dei traffici mondiali. L’accelerazione degli investimenti in impianti e servizi può dunque favorire lo sviluppo sostenibile ed integrato con l’utilizzo pieno dei fondi a disposizione coerentemente con le nuove programmazioni comunitarie e gli obiettivi del PNRR. Negli scenari geoeconomici che si vanno delineando a livello globale e, in particolar modo, nella nuova definizione dei flussi di traffico nel bacino del Mediterraneo, un’opportunità è offerta dalla possibilità di diversificare l’offerta di servizi portuali prevedendo (oltre al *transshipment*) l’integrazione tra le attività *Deep-sea shipping* (Dss) e quelle *Short sea shipping* (Sss)¹². Ciò garantirebbe lo sviluppo di una limitrofa area industriale nella quale delle imprese manifatturiere possano operare, in ambito di Zona economica speciale (ZES), con indubbi riflessi positivi sotto il profilo dello sviluppo economico, accrescendo gli interscambi commerciali lungo corridoi longitudinali e trasversali della rete europea TEN-T. Compito della AdSP è anche quello di identificare in anticipo i nuovi flussi di traffico che attraversano corridoi logistici trasversali al bacino Mediterraneo, acquisendo i quali si potrebbero superare le difficoltà dovute sia al congestionamento dei traffici nei corridoi della

¹² Lo *Short Sea Shipping*, navigazione di corto raggio, va distinto dalla navigazione di lungo raggio *Deep Sea Shipping* (DSS) che si riferisce alla navigazione sulle rotte di maggiore distanza e in genere per grossi quantitativi di merce trasportate fra i diversi continenti, ove – con grandi navi – si trasferiscono quantità e mezzi di dimensioni maggiori. Lo sviluppo dello SSS costituisce uno degli obiettivi strategici della politica dell’UE in materia di trasporti, in quanto sostegno alla intermodalità volta a ridurre la congestione stradale e ridurre i tassi di incidentalità e inquinamento e a migliorare l’efficienza del trasporto merci sotto il profilo logistico ed economico, in termini di tempi, costi e rispetto dell’ambiente.

core network europea, sia allo sviluppo del corridoio Berlino-Palermo della rete TEN-T dell'UE. Durante l'emergenza pandemica mondiale, che ha bloccato nel 2020 tutti i traffici, il porto ha inteso sfruttare i propri spazi quale deposito per i *container*: secondo quanto riferito dall'Ente, ciò ne ha garantito rinnovata centralità nelle strategie globali ed ha visto accedere al porto le più grandi navi del mondo.

5.1 Gestione del demanio portuale

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

Il demanio portuale deve essere prevalentemente gestito attraverso l'affidamento di concessioni afferenti singole aree e banchine ai sensi dell'art. 18 della richiamata l. n. 84 del 1994¹³. L'uso esclusivo delle aree portuali per lo svolgimento delle operazioni e l'erogazione dei servizi risulta ancora affidato ai terminalisti per lo più non attraverso bandi di gara, ma attraverso la presentazione di mere istanze da parte dei soggetti interessati alle quali segue l'invito dell'Ente a presentare eventuali domande concorrenti, secondo lo schema del rilascio delle autorizzazioni previsto negli artt. dal 36 al 55 ed all'iscrizione nel registro *ex art.* 68 del Codice della navigazione.

Orbene, le concessioni demaniali portuali rientrano nello schema delle concessioni di beni pubblici e, necessariamente, devono essere assegnate nel rispetto del principio di concorrenzialità e di idonee forme di pubblicità, oltre che secondo le indicazioni contenute nel decreto interministeriale Mit-Mef n. 419 del 28 dicembre 2022, recante il regolamento volto a disciplinare il procedimento per il rilascio delle concessioni demaniali, nonché a definire gli accordi, *ex art.* 18, commi 1-6, l. n. 84 del 1994.

Come espresso nelle precedenti relazioni, coerentemente con il consolidato indirizzo

¹³ L'art. 18 prevede la concessione delle aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale ad imprese previamente autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali. Sono sottoposte a concessione la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo, come individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge n. 84 del 1994.

giurisprudenziale in materia¹⁴ si ritiene che ai procedimenti concessori di beni pubblici di rilevanza economica – quale appunto un’area demaniale marittima – debba applicarsi il “principio di derivazione euro-unitaria che impone l’affidamento mediante procedura di gara di tutti i beni pubblici aventi rilevanza economica” con la conseguenza che “la scelta del concessionario di bene pubblico demaniale debba essere fatta attraverso procedure selettive che garantiscano il confronto fra gli operatori, nel rispetto dei principi di *par condicio*, imparzialità e trasparenza” (così Cons. Stato, Sez. VII, 24 giugno 2022, n. 5228).

In tale quadro, si deve evidenziare che l’Ente, con delibera n. 136 del 2020 del Comitato portuale, ha adottato il regolamento per l’utilizzo delle aree e dei beni appartenenti al demanio marittimo, richiamando criteri di trasparenza e semplificazione. Elementi qualificanti del regolamento sono l’informatizzazione e la digitalizzazione delle procedure e l’interconnessione con il Sistema informativo demanio (Sid) con riflessi positivi sull’organizzazione amministrativa del catasto demaniale marittimo, anche a scopi fiscali. L’art. 10 prevede altresì l’affidamento delle concessioni con procedura ad evidenza pubblica, previa pubblicazione di apposito avviso a termini di quanto previsto dall’art. 2.7 della delibera n. 57 del 2018 dell’Autorità di regolazione dei trasporti.

Pertanto, questa Corte ribadisce l’invito a vigilare affinché nell’affidamento di tali concessioni non si verifichino concentrazioni suscettibili di comprimere in modo sostanziale e durevole la concorrenza, con conseguenze negative nell’offerta dei servizi e nei prezzi o, comunque, applicazione di condizioni svantaggiose per le controparti.

In tale direzione, si invita l’Ente a valutare se modificare il proprio Regolamento interno in relazione ai su esposti principi, anche tenuto conto dell’intervenuta modifica normativa rappresentata dall’art. 5, comma 1, l. 5 agosto 2022, n. 118, nonché del citato decreto interministeriale Mit-Mef n. 419 del 28 dicembre 2022.

Sempre con riferimento alle concessioni si deve evidenziare che, ai sensi dell’art. 199, comma 3, lett. b) del d.l. n. 34 del 2020, l’AdSP ha prorogato di un anno le concessioni demaniali marittime in capo agli operatori che ne abbiano fatto richiesta previa corresponsione

¹⁴ Cfr. anche Cons. Stato, Sez. VI, 31 gennaio 2017 n. 395, secondo cui “i principi in materia di libera circolazione dei servizi, di *par condicio*, di imparzialità e di trasparenza si applicano anche a materie diverse dagli appalti, essendo sufficiente che si tratti di attività suscettibili di apprezzamento in termini economici. Pertanto, i detti principi sono applicabili anche alle concessioni di beni pubblici, atteso che la sottoposizione ai principi di evidenza trova il suo fondamento sufficiente nella circostanza che, con la concessione di area demaniale marittima, si fornisce un’occasione di guadagno a soggetti operanti sul mercato”.

dell'imposta di registro integrativa, di importo parametrato alla nuova durata del rapporto concessorio.

Dalla Relazione annuale sull'attività dell'AdSP per l'esercizio 2021, approvata dal Comitato di gestione con deliberazione n. 24 del 29 giugno 2022, emerge altresì che nel corso del 2021 l'Ente ha provveduto a prorogare di un ulteriore anno le concessioni demaniali marittime ricadenti nel perimetro applicativo dell'art. 199, comma 3, lett. b) del d.l. n. 34 del 2020, in favore degli operatori istanti e previa corresponsione dell'imposta di registro integrativa, di importo parametrato alla nuova durata del rapporto concessorio (prorogato in forza della normativa)¹⁵. Con ordinanza del Presidente n. 1 del 2022, è stato approvato il Regolamento per la proroga della durata delle concessioni demaniali marittime, ai sensi dell'art. 199, comma 3, lett. b) del d.l. n. 34 del 19 maggio 2020 convertito con legge 17 luglio 2020, n. 77, come modificato dall'art. 5, comma 3-bis del d.l. 146 del 2021 convertito con legge 17 dicembre 2021, n. 215, il quale disciplina le modalità di proroga per 24 mesi delle concessioni demaniali rilasciate ai sensi dell'art. 36 del codice della navigazione e dell'art. 18 della legge n. 84 del 1994.

La Sezione si riserva quindi ulteriori approfondimenti in sede dei prossimi referti.

5.1.1 Canonî demaniali

Con ordinanza del Commissario n. 4 del 4 maggio 2020, correlata all'emergenza sanitaria allora in corso, il pagamento dei canonî demaniali è stato posticipato al 31 ottobre ed al 30 novembre, senza applicazione di interessi.

In tale direzione, con successiva ordinanza del Commissario n. 10 del 23 luglio 2020 è stato approvato e reso esecutivo il regolamento per la riduzione dei canonî concessori, ai sensi dell'art. 199, comma 1, lett. a) del d.l. n. 34 del 2020 cit.

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

I dati relativi all'accertamento dei canonî demaniali nell'anno in osservazione, come riporta la

¹⁵ Rileva infatti l'Ente che "in applicazione del disposto dell'art. 5, comma 3-bis, del D. L.146/2021 convertito, con modificazioni, con L. 17/12/2021, n. 215 (in G.U.R.I. n. 301 del 20/12/2021), questa AdSP ha disciplinato, mediante apposito Regolamento assunto con Ordinanza n. 01 del 5/1/2022, le modalità per il conferimento della proroga di ulteriori mesi dodici prevista dalla richiamata norma delle concessioni demaniali marittime)".

seguente tabella, risultano in lieve diminuzione, attestandosi a 2,9 milioni di euro (3 milioni di euro nel 2020). Si osserva un lieve peggioramento della capacità di riscossione dell'Ente, che passa da una percentuale del 91,81 per cento nel 2020 al 91,26 per cento del 2021.

Tabella 11 - Andamento dei canoni demaniali

Canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine nell'ambito portuale					
	Accertato (a)	Riscosso (b)	Da riscuotere (c)	Inc.% b/a	Inc.% c/a
2020	3.097.928,39	2.844.265,01	253.663,38	91,81	8,19
2021	2.922.617,48	2.667.290,16	255.327,32	91,26	8,74

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente.

Preme focalizzare l'attenzione sull'elevatissima percentuale di incasso in conto competenza, pari al 91,26 per cento delle entrate derivanti dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine nell'ambito portuale, registratasi nell'esercizio finanziario 2021, che risulta scomposta nei centri portuali rappresentati nella tabella sottostante. Si rammenta che, rispetto al 2020, vi si è aggiunto il porto di Vibo Valentia.

Tabella 12 - Canoni demaniali per porto

	Accertato	Incassato	%
Gioia Tauro	2.347.704,87	2.300.833,91	98
Corigliano	30.730,67	30.730,67	100
Crotone	324.436,39	293.809,33	90,56
Palmi	46.916,25	41.916,25	89,34
Vibo Valentia	172.829,30	0	0
Totale canoni demaniali	2.922.617,48	2.667.290,16	91,26

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Si osserva una percentuale di riscossione pari a zero nel porto di Vibo Valentia e una percentuale leggermente inferiore rispetto agli altri porti nel plesso di Palmi.

Come rappresentato dalla seguente tabella, nel 2021 l'incidenza delle entrate da canoni demaniali rispetto alle entrate correnti è del 16,28 per cento circa, in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente (15,80 per cento), anche per la diminuzione delle seconde.

Tabella 13 - Rapporto tra canoni demaniali ed entrate correnti

	2020	2021
entrate dai canoni	3.097.928	2.922.617
entrate correnti	19.604.237	17.953.663
incidenza %	15,80	16,28

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Per quanto attiene alla gestione amministrativa del demanio marittimo e delle concessioni su di esso insistenti, si ribadisce il doveroso e completo utilizzo del Sistema informativo del demanio (Sid), raccolta dati e cartografia in costante popolamento, ma non ancora del tutto completata: tale circostanza è confermata anche dal Collegio dei revisori, che nella riunione del 25 maggio 2021 ha rilevato come *“il sistema di rilevazione dei canoni e dei relativi rapporti a credito e debito è effettuato per circa il 90 per cento con sistemi informatici collegati al sistema di rilevazione contabile dell’Autorità portuale e per la rimanente parte con modalità manuale”*.

Al riguardo si rimarca che la completa informatizzazione dei processi di gestione amministrativo contabile dell’attività connessa ai canoni demaniali è essenziale ai fini di un efficiente ed efficace monitoraggio degli stessi affinché l’accertamento sia completo, limitando ogni spazio d’errore.

A fronte delle criticità evidenziate da questa Corte nel precedente Referto, in merito ad un incompleto utilizzo del Sistema informativo del demanio (Sid), e alla successiva richiesta di chiarimenti *in parte qua* proveniente dal Mims-Mit, l’AdSP ha risposto riferendo di *“popola[re] e alimenta[re] con puntualità il Sistema informativo del Demanio marittimo SID mediante l’inserimento dei dati cartografici e amministrativi di ciascuna delle concessioni demaniali marittime amministrate già in linea con l’obiettivo strategico n. 5 della direttiva ministeriale n. 28 del 4 febbraio 2022. Per quel che concerne i canoni concessori, l’Ente sottolinea di essere dotato di autonomia finanziaria e di bilancio ai sensi dell’art. 6, comma 5 della L. 84/94; ne discende che questo Ente non può utilizzare il codice tributo MA11 ed il codice ufficio J30, riferito alla Direzione regionale dell’Agenzia del Demanio, in ossequio alla Risoluzione n. 11/E del 23 gennaio 2017 dell’Agenzia delle Entrate, in quanto essi pertengono esclusivamente ai canoni concessori che affluiscono al Bilancio dello Stato. Ne deriva, come ulteriore conseguenza che l’AdSP per la riscossione dei canoni concessori, non è tenuta a generare e ad utilizzare il Mod. F4 Elide, bensì la piattaforma PagoPa ai sensi dell’art. 65 comma 2 del d.lgs. 217/2017 a decorrere dal 1° marzo 2021”*.

5.2 Servizi ausiliari di interesse generale

Per ciò che concerne gli affidamenti dei servizi ausiliari di interesse generale, come detto nella precedente relazione, ad ora non sussiste preciso obbligo per le AdSP di assicurarne l'erogazione, escluso quello di derivazione comunitaria¹⁶ concernente il ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi.

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

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

Successivamente si è svolta la procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando di gara ai sensi dell'art. 63, comma 2, lett. a), d.lgs. n. 50 del 2016 cit. (a fronte della precedente procedura aperta che era andata deserta), per l'individuazione del concessionario del servizio *de quo*¹⁷.

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

Per quanto concerne invece i porti di Crotone e Corigliano-Rossano, è attualmente *in itinere* la procedura di gara aperta (*ex art.* 60, d.lgs. n. 50 del 2016 cit.) per l'individuazione del concessionario del medesimo servizio.

Per altro verso, si segnala che il riscontro istruttorio fornito dall'Ente (cfr. e-mail del 12 marzo 2024) non dà conto della sussistenza di ulteriori servizi di interesse economico generale gestiti dall'Autorità.

¹⁶ Cfr. d.lgs. 24 giugno 2003, n. 182, successivamente abrogato e sostituito dal d.lgs. 8 novembre 2021, n. 197.

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

5.3 Operazioni e servizi portuali

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

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

Per ciò che concerne il porto di Vibo Valentia (confluito solo successivamente nell'odierna AdSP), l'Ente ha curato l'adempimento della fissazione del numero massimo di autorizzazioni d'impresa rilasciabili a decorrere dal 1° gennaio 2022; per quel che riguarda il porto di Taureana di Palmi (RC), vocato invece alla sola nautica da diporto, non è interessato da operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della l. 84 del 1994 e s.m.i.

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

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

La seguente tabella evidenzia il numero massimo di autorizzazioni (incluse quelle per gli operatori terminalisti titolari di concessione demaniale *ex art.* 18, l. n. 84 del 1994) per operazioni (n. 14) e servizi portuali (n. 115) approvate dal porto nel 2021 in confronto con il 2020.

Tabella 14 - Numero massimo autorizzazioni per operazioni e servizi portuali (anni 2020-2021)

Descrizione	2020			Tot.	2021					Tot.
	Gioia Tauro	Crotone	Corigliano		Gioia Tauro	Crotone	Corigliano	Vibo Valentia	Palmi	
Autorizzazioni per operazioni portuali	7	4	3	14	7	4	3	N.D.	0	14
Servizi portuali:										
1. Incolonnamento automezzi passeggeri	0	0	0	0	0	0	0	N.D.	0	0
2. Riparazione manutenzione contenitori	7	2	2	11	7	2	2	N.D.	0	11
3. Sorveglianza antifurto-antincendio	3	2	2	7	3	2	2	N.D.	0	7
4. Servizio shuttle merci	8	5	4	17	8	5	4	N.D.	0	17
5. Noleggio mezzi sollevamento	5	5	4	14	5	5	4	N.D.	0	14
6. Rizzaggio, derizzaggio, fissaggio merce,	7	5	2	14	7	5	2	N.D.	0	14
7. Pesatura merci	0	5	2	7	0	5	2	N.D.	0	7
8. Marcatura, conteggio, cernita merce,	0	5	2	7	0	5	2	N.D.	0	7
9. Pulizia merci e ricondizionamento colli	0	5	2	7	0	5	2	N.D.	0	7
10. Controllo qualitativo merce	0	5	2	7	0	5	2	N.D.	0	7
11. Tramacco di merci pericolose	4	5	4	13	4	5	4	N.D.	0	13
12. Riparazione e manutenzione contenitori	7	2	2	11	7	2	2	N.D.	0	11
13. Eliminazione residui operazioni portuali	0	0	0	0	0	0	0	N.D.	0	0
14. Servizio conteggio veicoli	0	0	0	0	0	0	0	N.D.	0	0
15. Servizio di bigliettazione	0	0	0	0	0	0	0	N.D.	0	0
Totale autorizzazioni per servizi portuali	27	48	29	104	41	46	28	N.D.	0	115
Totale autorizzazioni	34	52	32	118	48	50	31	N.D.	0	129

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

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

Tabella 15 - Entrate proprie e da terzi

	2020	2021
ENTRATE PROPRIE (*)		
<i>Tasse su merci imbarcate-sbarcate (l. n. 2 del 1963 e art. 1 l. n. 355 del 1976)</i>	764.773	739.834
<i>Autorizzazioni operazioni portuali (art. 16, l. n. 84 del 1994)</i>	148.550	154.252
<i>Autorizzazioni attività art. 68 del Codice Navigazione</i>	32.258	44.310
<i>Tasse d'ancoraggio (l. n. 82 del 1963)</i>	12.270.469	13.131.305
TOTALE ENTRATE PROPRIE	13.216.051	14.069.700
Trasferimento da Stato (corrente)	2.956.484	0
Vendita di beni e servizi	269.336	260.704
REDDITI E PROVENTI PATRIMONIALI		
Canoni di concessione aree demaniali e banchine	3.097.928	2.922.617
Poste correttive e compensative di spese correnti	63.943	700.598
Entrate non classificabili in altre voci	463	0,26
Trasferimento da Stato (capitale)	4.400.000	1.126.249
Trasferimento da altri enti (Regione Calabria)	0	2.570.000
TOTALE ENTRATE	24.004.205	21.649.869

(*) terminologia desunta dalla classificazione proposta dalla AdSP

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

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

5.4 Attività negoziale

A seguito dell'entrata in vigore del comma 2 dell'art. 40, d.lgs. n. 50 del 2016, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro (ora AdSP) si è dotata di una piattaforma telematica di *e-Procurement*, visibile ed accessibile a tutti gli utenti, per la gestione delle procedure di gara e dell'albo fornitori.

L'Ente comunica che per ciascun operatore economico iscritto all'albo fornitori nei *Common Procurement Vocabulary* (CPV) sono preventivamente verificati i requisiti generali, stabiliti nell'art. 80 del Codice dei contratti pubblici *pro tempore* vigente (d.lgs. n. 50 del 2016). La piattaforma prevede la selezione automatica o diretta delle ditte da invitare con la possibilità di escludere la ditta che abbia già partecipato alla medesima gara in una precedente selezione, nel rispetto del principio di rotazione.

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

Tabella 16 – Affidamento di lavori e servizi

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d. lgs. n. 50/2016)	Numero totale contratti	DI CUI			Importo aggiudicazione esclusi oneri di legge	Spese sostenute nell'esercizio in esame
		Utilizzo Consip	Utilizzo MEPA	Extra Consip e MEPA		
Procedura aperta (art. 60)	4			4	1.463.036,46 €	290.113,54 €
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63)						
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art. 36, c. 2, lett. b), c) c bis) e d)	11		11		48.266,66 €	27.266,66 €
Procedura negoziata previa pubblicazione del bando (art. 36, co. 9)						
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2 lett. a)	8		3	5	101.899,75 €	81.405,35 €
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art. 3, comma 1, lett. c)	2	1	1		11.966,81 €	11.966,81 €
Affidamento diretto (art. 1, comma 2, lett. a del D.L. 16 luglio 2020, n.76)	104		38	66	890.437,33 €	587.680,80 €
Procedura negoziata (art. 1, comma 2, lett. b del D.L. 16 luglio 2020, n.76)	3		1	2	1.646.780,47 €	77.546,00 €
Altro (art.24 D.lgs. n.50 del 2016)						
Totale complessivo	132	1	54	77	4.162.387,48 €	1.075.979,16 €

Fonte: AdSP MTMI

5.5 Spese per attività promozionale

Nel corso dell'anno 2021, l'Ente ha messo in atto uno specifico "Piano di comunicazione e promozione", adottato con decreto n. 38 del 2021, organizzato in modo da consolidare la posizione di rilievo degli scali portuali nel panorama internazionale dei trasporti e del traffico crocieristico. Tra gli eventi di particolare rilievo, che sono stati oggetto di principale attenzione del suddetto Piano, l'Ente ha acquistato un video istituzionale, per la valorizzazione del porto di Gioia Tauro e del suo territorio.

Questa Corte, tuttavia, non può tacere che per la voce spese promozionali e di propaganda sono stati spesi nel 2021 (*i.e.* nel perdurare dell'emergenza pandemica da Covid-19) ben 99.060 euro.

5.6 Traffico portuale

Come già evidenziato e confermato anche dal rapporto di Assoporti sui movimenti traffici portuali 2020, il Porto di Gioia Tauro rappresenta uno snodo strategico nel traffico di merce trasportata a mezzo *container* nel Mediterraneo, grazie alla specializzazione nel *transshipment* (inteso quale destinazione intermedia cui perviene la spedizione di merci o contenitori, poi inoltrati ad un'altra località, come già chiarito).

Nel 2021, anno sul quale si focalizza il presente referto, a livello nazionale il traffico di *container* si è attestato a 11.296.719 TEU¹⁸ (contro le 10.687.148 TEU nel 2020), suddivisi in 7.195.426 TEU (6.614.306 TEU nel 2020) da *gateway* e 4.101.293 (4.072.842 TEU nel 2020) in *transshipment* (pari al 36 per cento del totale).

In tale quadro, il porto di Gioia Tauro si conferma porto *leader* nel segmento di mercato del *transshipment*, con una movimentazione di 3.146.533 TEU (3.193.364 nel 2020), pari al 76,72 per cento (78,4 per cento nel 2020) del totale nazionale¹⁹.

Per quanto qui d'interesse, le merci complessivamente movimentate sono in diminuzione del 1,9 per cento. Le rinfuse liquide sono in aumento del 32,7 per cento (per la movimentazione nel 2021 di prodotti raffinati nel porto di Vibo Valentia), mentre le rinfuse solide sono in diminuzione (-18,4 per cento). Le merci varie in colli sono in diminuzione del 2,3 per cento.

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati relativi al traffico mercantile registrato nell'AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio.

¹⁸ Si rammenta che per "TEU" (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*) si intende la misura standard di lunghezza nel trasporto dei container ISO, che corrisponde appunto a 20 piedi (circa 6 metri) totali.

¹⁹ Il secondo porto per quantità di *container* trasbordati nel Paese è il porto di Genova, con 346.812 TEU (285.717 nel 2020), seguito dal porto di Trieste con 227.502 TEU (281.693 nel 2020), dal porto di Livorno con 204.317 TEU (202.834 TEU nel 2020) e dal porto di La Spezia con 61.780 TEU (89.328 nel 2020).

Tabella 17 - Movimentazione merci e TEU - AdSP MTMI

Descrizione	2020*	2021	Δ '21/'20%
Prodotti raffinati		479.526	100
Altre rinfuse liquide rispetto al petrolio	749.348	515.000	-31,3
Totali Rinfuse liquide:	749.348	994.526	32,7
Rinfuse solide			
Cereali	21.800	24.000	10,1
Carbone	65.500	180.000	174,8
Minerali	276.317	35.200	-87,3
Fertilizzanti	17.000	39.950	135,0
altre rinfuse solide	187.005	183.807	-1,7
Totali Rinfuse solide:	567.622	462.957	-18,4
Totale merci alla rinfusa	1.316.970	1.457.483	10,7
Merci varie in colli di cui:			
Contenitori	38.833.647	37.962.338	-2,2
ro-ro	101.179	81.964	-19,0
Altro	0		0
Totale merci varie in colli	38.934.826	38.044.302	-2,3
Tonnellaggio totale merci movimentate	40.251.796	39.501.785	-1,9
N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	3.193.364	3.146.533	-1,5
pieni	2.614.302	2.767.411	5,85
vuoti	579.062	379.122	-34,5
N° contenitori movimentati di cui:	2.027.599	1.966.399	-3,02
pieni	1.550.678	1.700.089	9,6
vuoti	476.921	266.310	-44,2

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente.

*I dati relativi al 2020 si riferiscono all'Autorità portuale di Gioia Tauro, comprendente i porti di Gioia Tauro, Crotone e Corigliano Calabro. I dati relativi al 2021 si riferiscono all'AdSP MTMI comprendente anche il porto di Vibo Valentia.

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

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

5.7 La Zona ad economia speciale nella Regione Calabria

Come anticipato nel quadro normativo introduttivo, con d.p.c.m. 11 maggio 2018, emanato ai sensi dell'art. 4, comma 5 del d.l. n. 91 del 2017, come detto è stata istituita la Zona economica speciale nella Regione Calabria (di seguito, per comodità, anche "Zes Calabria") che trova la

sua collocazione presso le aree retrostanti il porto di Gioia Tauro, ricomprendendo anche aree territorialmente non ad esso adiacenti ma ad esso collegate da un nesso economico funzionale. Per quanto attiene al funzionamento, l'art. 4, comma 6, ultimo capoverso del d.l. n. 91 del 2017 ha previsto che il Comitato di indirizzo della Zes sia presieduto dal Presidente dell'AdSP che è chiamato a svolgere i compiti previsti dall'art. 8 del d.p.c.m. 12 del 2018 anche con riferimento ad aree Zes non ricomprese nella circoscrizione territoriale portuale e, quindi, non aventi natura giuridica di demanio marittimo.

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

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

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

Tra le disposizioni di vantaggio previste per le aree Zes, oltre all'accesso al credito di imposta dedicato, rientra soprattutto la riduzione degli oneri e dei termini dei procedimenti svolti dalle varie amministrazioni coinvolte (centrali, periferiche e territoriali)²⁰.

In sede istruttoria, l'Autorità ha dichiarato che le speciali condizioni di cui beneficiano le imprese operanti nelle Zes, sono state ridefinite dal d.l. 31 maggio 2021, n. 77 convertito con

²⁰ L'art. 5 lett. a) del d.l. n. 91 del 2017 e s.m.i. prevede infatti la riduzione di un terzo dei termini contenuti nei seguenti riferimenti normativi: artt. 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241, rispettivamente in tema di conclusione del procedimento e segnalazione certificata di inizio attività (SCIA); d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA); decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA); Codice dei beni culturali, di cui al d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42; decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica; Testo unico dell'edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380; nonché la già citata l. n. 84 del 1994, in materia di concessioni demaniali portuali. In forza della successiva lett. a-bis) dell'art. 5, d.l. n. 91 del 2017 cit., eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta la cui adozione richiede l'acquisizione di ulteriori atti di assenso da parte di più amministrazioni siano adottati tramite conferenza semplificata (art. 14-bis l. n. 241 del 1990) con termini dimezzati.

modificazioni dalla L. 29 luglio 2021, n. 108 e s.m.i.; esse consistono sia in procedure semplificate e regimi procedimentali speciali, sia in misure di agevolazione fiscale.

In particolare, le modifiche apportate alla disciplina in esame dal d.l. n. 77 del 2021 conferiscono nuovi e più incisivi poteri all'Agenzia per la coesione territoriale, per il coordinamento ed il supporto ai Commissari straordinari; estendono l'applicazione del silenzio-assenso a tutti gli Enti nazionali o territoriali; operano una riduzione alla metà dei termini procedimentali estesa al silenzio-assenso (cfr. art. 17-bis, l. n. 241 del 1990). Viene altresì introdotto un nuovo procedimento di autorizzazione unica, rilasciata dal Commissario straordinario e comprensiva di tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta comunque denominati.

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

La *governance* delle Zes Calabria è costituita da due livelli che operano, secondo le disposizioni di legge e gli indirizzi del relativo Piano strategico, in modo interdipendente.

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

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

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

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

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

In considerazione della necessità di disciplinare i compiti e le finalità di amministrazione delle aree e beni del demanio marittimo, compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di giurisdizione dell'AdSP MTMI nei confronti delle nuove imprese e di quelle già esistenti che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella Zona stessa, nonché nella realizzazione di opere pubbliche, è stato sottoscritto in data 2 febbraio 2023 un protocollo d'intesa tra l'AdSP e il Commissario governativo della Zes Calabria.

Mediante il suddetto Protocollo d'intesa le parti si impegnano, ai sensi degli artt. 4 e ss. d.l. n. 91 del 2017 e s.m.i.), ad individuare semplificazioni operative e procedurali per gli operatori e per le imprese, disciplinare le procedure e le relazioni reciproche. L'AdSP e il Commissario si sono impegnati anche ad intraprendere attuare iniziative di *marketing* e promozione per garantire l'attrazione, l'insediamento e la piena operatività delle attività produttive della Zes Calabria nell'ambito delle aree portuali, nonché a tenere un costante e tempestivo scambio di informazioni in merito alle procedure avviate o da avviare. Per l'espletamento delle attività relative ai fondi del PNRR di interesse comune, le Parti si sono riservate la facoltà di istituire a tale scopo un Tavolo tecnico di coordinamento.

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

Si rammenta, infine, che l'art. 9 del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124 (convertito con modificazioni dalla l. 13 novembre 2023, n. 162) ha previsto l'istituzione della Zona economica speciale per il Mezzogiorno – ZES unica comprendente i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna (a far data dal 1° gennaio 2024).

6. RISULTATI DELLA GESTIONE

In ordine ai risultati della gestione, la Sezione prende atto della mancata adozione della normativa in merito all'armonizzazione dei bilanci, anche con riferimento alle Autorità di sistema portuali: queste ultime, pertanto, continuano ad applicare le disposizioni contenute nel pregresso decreto del Presidente della Repubblica 27 febbraio 2003, n. 97.

Fermo quanto sopra, ai fini di una compiuta analisi della evoluzione della gestione, occorre anzitutto premettere che i dati illustrati in questo paragrafo relativamente all'anno 2020 attengono alla precedente Autorità portuale (che da ultimo comprendeva, come detto, i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro e Taureana di Palmi), e che quindi essi non risultano pienamente omogenei con quelli del 2021 (che concerne invece i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Marina).

A fronte di ciò, tuttavia, si è ritenuto comunque di effettuare un'analisi di confronto tra le due annualità, sia per offrire continuità con il pregresso Referto, sia per rappresentare una evoluzione dell'andamento della spesa (specie nel periodo emergenziale Covid), considerata la rilevanza specifica del Porto di Gioia Tauro.

Il rendiconto generale dell'esercizio 2021 è stato redatto in conformità al regolamento di amministrazione e contabilità, adottato con delibera del Comitato portuale del 28 settembre 2007 ed approvato dal Ministero vigilante in data 15 gennaio 2008. Ai sensi dell'art. 36 del regolamento stesso, il rendiconto è costituito dal conto del bilancio, dal conto economico, dallo stato patrimoniale e dalla nota integrativa, e vi sono allegati la situazione amministrativa, la relazione sulla gestione e la relazione del Collegio dei revisori.

Il rendiconto stesso è stato approvato con deliberazione n. 23 del 29 aprile 2022. Il Collegio dei revisori dei conti ha espresso parere favorevole con verbale n. 3 del 27 aprile 2022, pur sollecitando l'Ente ad essere tempestivo e puntuale nel riesame dei residui degli anni precedenti (alcune poste per un importo complessivo di euro 8 milioni risalgono al 2005) e della documentazione sottostante e procedere, in caso vengano meno le ragioni del credito, alla radiazione immediata del residuo.

Il Collegio dei revisori dei conti ha verificato il rispetto dell'applicazione dei limiti di spesa da parte dell'Ente secondo le direttive del Ministero vigilante e dal Mef e l'avvenuto riversamento

delle somme all'entrate del bilancio dello Stato per un valore di euro 239.668,82 nel rispetto delle disposizioni vigenti nonché delle circolari Mef n. 9 del 2020 e n. 11 del 2021.

Per quanto attiene a tali norme di contenimento della spesa pubblica ed ai conseguenti obblighi di riversamento, infatti, con la legge di bilancio 2020²¹ sono state introdotte talune norme di razionalizzazione, concernenti specifiche tipologie di spesa: per quanto attiene al contenimento della spesa per consumi intermedi di soggetti quali le AdSP, è stata prevista una misura unica di contribuzione agli obiettivi di finanza pubblica, che lascia libera la capacità gestionale e l'autonomia organizzativa degli Enti.

Si è voluto così introdurre un meccanismo virtuoso che fissa un tetto unico sulla macrocategoria "spesa per acquisto di beni e servizi", all'interno della quale ogni Ente può stabilire come ripartire le risorse fra le singole voci di spesa, in ossequio al principio di autonomia organizzativa e gestionale. È stato pertanto previsto un unico versamento al bilancio dello Stato pari a quanto dovuto nell'esercizio 2018, aumentato del 10 per cento (comma 594).

Si segnala inoltre che le previgenti misure di contenimento delle spese correnti per il settore informatico²² sono state superate alla luce del decreto-legge n. 77 del 2021²³.

L'approvazione del rendiconto generale per l'esercizio 2021 è stata comunicata dal Mims (ora Mit) con nota 19154 del 14 giugno 2022. Con d.m. 29 maggio 2018 sono state adottate disposizioni tecniche per la codificazione e stabilite le modalità e i tempi per l'attuazione del Siope e pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'Autorità in esame è tenuta a regolarizzare gli incassi e i pagamenti effettuati nell'esercizio precedente e l'annullamento o la rettifica di titoli emessi fino alla medesima data solo con le modalità previste dalle regole tecniche e *standard* per l'emissione dei documenti informatici relativi alla gestione dei servizi di tesoreria e di cassa degli enti del comparto pubblico attraverso il Sistema "Siope+".

²¹ Cfr. legge 27 dicembre 2019, n. 160, art. 1, commi da 590 a 602.

²² Cfr. art. 1, comma 610 e ss., l. n. 160 del 2019 cit.

²³ L'articolo 53, comma 6, lettera b), del d.l. n. 77 del 2021 (convertito con modificazioni dalla legge n. 108 del 2021) ha infatti previsto l'abrogazione dell'articolo 1, commi 610, 611, 612 e 613, l. n. 160 del 2019.

6.1 Dati significativi della gestione

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

Tabella 18 - Risultati della gestione

Descrizione	2020	2021	Δ% 21/20
Avanzo finanziario di competenza	10.498.741	1.416.371	-86,51
Saldo di parte corrente	11.868.193	9.483.450	-20,09
Saldo di parte capitale	-1.369.452	-8.067.079	-489,07
Avanzo di amministrazione	131.659.472	133.674.264	1,53
Avanzo economico	12.226.206	5.669.560	-53,63
Patrimonio netto	128.413.310	134.082.870	4,42
Consistenza di cassa al 31 dicembre	151.155.424	155.695.966	3,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente.

Nel 2021 si registra un peggioramento dell'avanzo finanziario di competenza (-86,51 per cento rispetto al 2020), del saldo di parte corrente (-20,09 per cento), del saldo di parte capitale (che arriva a -489,07 per cento), nonché dell'avanzo economico (-53,63 per cento); migliorano invece l'avanzo di amministrazione, il patrimonio netto e la consistenza di cassa al 31 dicembre.

L'avanzo finanziario nella competenza dell'esercizio è pari a 1,4 mln, con un risultato per il corrente di 9,5 mln rettificato da un saldo negativo di parte capitale di circa 8 mln.

L'avanzo di amministrazione è pari al valore di 133,7 mln, in aumento rispetto all'esercizio precedente (1,53 per cento sul 2020). La quota vincolata di tale avanzo è di 92,33 milioni, per 1,48 milioni destinata al fondo per il trattamento di fine rapporto, per 14,98 milioni al fondo per rischi ed oneri e contenzioso e per 75,86 milioni finalizzati alla realizzazione di opere e lavori secondo le previsioni del Pot. Al netto di quanto precede, rientra nella disponibilità gestionale dell'Ente la parte residua pari a euro 41,34 milioni.

L'avanzo economico è positivo per 5,66 mln, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente del 53,6 per cento.

Il patrimonio netto, alla chiusura dell'esercizio dell'anno 2021 si attesta a euro 134,08 mln con un aumento del 4,42 per cento.

La consistenza di cassa è in aumento rispetto al precedente esercizio ed ammonta a oltre euro 155,69 mln (euro 151,15 milioni nel 2020).

Si evidenzia l'ingente massa di residui attivi, per i quali, così come espresso nelle precedenti relazioni e nel parere dei revisori, l'Ente deve accrescere con sollecitudine le attività di verifica.

6.2 Entrate accertate e spese impegnate. Dati aggregati

La gestione finanziaria si conclude con un avanzo di competenza di 1,41 mln, in diminuzione rispetto all'esercizio 2020, a causa dell'aumento delle uscite in conto capitale (da 5,8 mln a 11,7 mln).

La seguente tabella indica i dati aggregati risultanti dai rendiconti finanziari 2020 e 2021.

Tabella 19 - Rendiconto finanziario – dati aggregati

	2020	2021	Δ % '21/'20
Entrate			
Correnti	19.604.237	17.953.663	-8,42
In conto capitale	4.400.000	3.696.249	-15,99
Partite di giro	1.477.506	2.294.344	55,28
Totale entrate	25.481.743	23.944.257	-6,03
Spese			
Correnti	7.736.045	8.470.214	9,49
In conto capitale	5.769.452	11.763.328	103,89
Partite di giro	1.477.506	2.294.344	55,28
Totale spese	14.983.002	22.527.887	50,36
Avanzo/Disavanzo di competenza	10.498.741	1.416.371	-86,51

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente.

Il quadro contabile esposto è in linea con i caratteri sostanziali della gestione esaminata, dei quali rappresenta le criticità, come meglio illustrato di seguito.

6.3 Entrate

La tabella che segue riporta i dati relativi alle entrate del biennio 2020 e 2021.

Tabella 20 - Rendiconto finanziario - Entrate

Titolo I - Entrate correnti - accertamenti	2020	2021	Δ '21/'20	Δ% '21/'20
Entrate proprie				
Entrate proprie	13.216.051	14.069.700	853.649	6,46
Totale	13.216.051	14.069.700	853.649	6,46
Entrate da trasferimenti				
Trasferimenti da Stato	2.956.484	0	-2.956.484	-100
Totale	2.956.484	0	-2.956.484	-100
Altre entrate				
Vendita di beni e servizi	269.336	260.704	-8.632	-3,20
Redditi e proventi patrimoniali	3.097.961	2.922.661	-175.300	-5,66
Poste correttive e compensative uscite correnti	63.943	700.598	636.655	995,66
Entrate non classificabili in altre voci	463	0,26	-463	-99,94
Totale	3.431.703	3.883.963	452.260	13,18
Totale entrate correnti	19.604.237	17.953.663	-1.650.574	-8,42
Titolo II - Entrate in conto capitale				
Trasferimenti dallo Stato	4.400.000	1.126.249	-3.273.751	-74,40
Trasferimenti dalla Regione		2.570.000	2.570.000	100
Trasferimenti da altri Enti		0	0	0
Totale	4.400.000	3.696.249	-703.751	-15,99
Accensione di prestiti				
Totale entrate in conto capitale	4.400.000	3.696.249	-703.751	-15,99
Totale titoli I - II	24.004.237	21.649.913	-2.354.324	-9,81
Totale titolo III - Partite di giro	1.477.506	2.294.344	816.838	55,28
Totale generale Entrate	25.481.743	23.944.257	-1.537.486	-6,03

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente.

Il totale generale delle entrate risulta in diminuzione del 6,03 per cento sul 2020.

La velocità di riscossione delle entrate risulta per lo più uguale a quella dell'esercizio precedente, come pure la velocità di pagamento delle spese correnti. Al riguardo l'Ente ha evidenziato che a fronte di accertamenti di parte corrente pari a 17,9 mln (19,6 nel 2020) risultano riscossioni per 17,6 mln (19,32 mln nel 2020) pari al 98,22 per cento (98,56 per cento nel 2020). In relazione ad impegni pari a 8,47 mln, inoltre, risultano pagamenti per 5,27 mln pari al 62 per cento (60 per cento nel 2020).

Le entrate proprie, in particolare, sono composte dai proventi di autorizzazione per operazioni portuali di cui all'art. 16 della l. n. 84 del 1994, dai proventi di autorizzazione di cui all'art. 68 del codice della navigazione, dalla tassa portuale e dalle tasse di ancoraggio regolate dall'art. 1, c. 982 della l. finanziaria 2007. Quest'ultima stabilisce l'attribuzione, a ciascuna autorità

portuale, del gettito della tassa erariale e del gettito delle tasse di ancoraggio a causa della cessazione dell'erogazione dei contributi da parte dello Stato.

Le entrate proprie, ammontanti ad euro 14.069.700 con una percentuale quindi del 78 per cento sulle entrate correnti, comprendono le tasse di ancoraggio per un importo di euro 13.131.304,61, le tasse sulle merci imbarcate e sbarcate con un importo di euro 739.833,83, i proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'art. 16, legge n. 84 del 1994 per un importo di euro 154.252 ed infine i proventi di autorizzazioni per attività svolte nel porto di cui all'art. 68 del codice della navigazione con un importo di euro 44.310.

Tali entrate proprie fanno registrare un aumento del 6,46 per cento sul 2020 dovuto prevalentemente all'aumento del gettito delle tasse di ancoraggio che passano da 12 mln del 2020 a oltre 13 mln nel 2021. L'Ente ha riferito che al fine di mantenere la concorrenzialità del porto ha disposto la riduzione delle tasse d'ancoraggio anche per l'esercizio 2021, bilanciando le minori entrate con la riduzione delle spese correnti senza incidere sul risultato finanziario di parte corrente.

Le entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi per euro 260 mila registrati nel 2021 sono risultate in lieve diminuzione rispetto al 2020 (euro 269 mila); i redditi ed i proventi patrimoniali principalmente costituiti da canoni di concessioni delle aree demaniali e delle banchine sono pari a 2,9 mln. Le poste correttive e compensative di uscite correnti concernenti il concorso da parte dello Stato e di altri enti per spese di servizi di manutenzione, illuminazione, pulizia ordinaria, passano da euro 64 mila del 2020 a euro 700 mila nel 2021.

Le entrate in conto capitale risultano in riduzione passando dai 4,4 mln del 2020 a 3,7, mln e sono rappresentate da trasferimenti da Stato per il dragaggio del canale portuale per 1,1 mln e da trasferimenti dalla Regione per 2,6 mln per lavori di realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro.

Le partite di giro fanno registrare un incremento del 55,28 per cento.

6.4 Spese

La tabella che segue riporta i dati relativi alle spese tratte dal rendiconto finanziario del 2021 posti a raffronto con il 2020.

Tabella 21 - Rendiconto finanziario – Spese

TITOLO I - Uscite correnti	2020	2021	Δ '21/20
Funzionamento			
Oneri per gli organi dell'Ente	308.991	347.020	12,3
Oneri per il personale in servizio	2.293.625	2.672.104	16,5
Uscite per acquisto beni di consumo	641.468	415.482	-35,2
Totale	3.244.084	3.434.606	5,87
Interventi diversi			
Uscite per prestazioni istituzionali	2.269.181	2.177.911	-4,0
Trasferimenti passivi	80.616	603.522	648,6
Poste corrett. compens. entrate correnti	1.648.200	1.638.172	-0,6
Totale	3.997.998	4.419.606	10,5
Oneri comuni			
Oneri finanziari	1525	7.320	380,0
Oneri tributari	176.092	195.766	11,2
Spese non classificabili in altre voci	316.346	410.050	29,6
Totale	493.963	613.136	24,1
Trattamenti di quiescenza, integrativi e sostitutivi			
Oneri per il personale in quiescenza		2.866	100
Totale		2.866	100,0
Totale uscite correnti	7.736.045	8.470.214	9,5
TITOLO II - Uscite in conto capitale			
Investimenti			
Acquisizione beni uso durevole-opere immobiliari	5.600.000	11.663.849	108,3
Acquisizioni di immobilizzazioni tecniche	49.272	99.479	101,9
Indennità anzianità-similari personale cessato da servizio	120.179	0	-100,0
Totale	5.769.452	11.763.328	103,9
Totale uscite in conto capitale	5.769.452	11.763.328	103,9
Totale titoli I - II	13.505.496	20.233.542	49,8
Totale tit. III - Partite di giro	1.477.506	2.294.344	55,3
Totale generale Uscite	14.983.002	22.527.887	50,4

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente.

Nel 2021 il totale delle spese, comprese le partite di giro, fa registrare un forte incremento da 14,98 mln nel 2020 a 22,52 mln nel 2021. In particolare, le spese correnti aumentano del 9,5 per cento sul 2020, mentre quelle in conto capitale passano, in maniera significativa, da 5,76 mln nel 2020 a 11,76 mln. Rispetto al 2020 si registrano euro 2.866 di oneri per il personale in quiescenza.

Le spese per gli organi dell'Ente e gli "oneri per il personale in attività di servizio", registrano un incremento, rispettivamente, del 12,3 e del 16,5 per cento rispetto all'esercizio precedente.

6.5 Situazione amministrativa e andamento dei residui

L'avanzo di amministrazione aumenta da euro 131.659.472 ad euro 133.674.264, in crescita del 1,53 per cento, per effetto dell'avanzo finanziario di competenza pari ad euro 1.416.370,53 e dalla variazione positiva dei residui derivante dal riaccertamento degli stessi (euro 598.420,52), come attesta il verbale del Collegio dei revisori n. 3 del 2022. Il totale delle riscossioni nel 2021 presenta un incremento del 8,73 per cento mentre i pagamenti aumentano del 53,63.

Tabella 22 - Situazione amministrativa

	2020	2021	Δ '21/20	Δ% '21/20
Consistenza di cassa all'1.1	141.162.091	151.155.424	9.993.333	7,08
Riscossioni				
- in conto competenza	20.641.443	20.343.776	-297.667	-1,44
- in conto residui	3.441.383	5.842.364	2.400.981	69,77
totale	24.082.826	26.186.140	2.103.314	8,73
Pagamenti				
- in conto competenza	5.998.773	6.821.710	822.937	13,72
- in conto residui	8.090.720	14.823.888	6.733.168	83,22
totale	14.089.493	21.645.598	7.556.105	53,63
Consistenza di cassa al 31.12	151.155.424	155.695.966	4.540.542	3,00
Residui attivi				
- degli esercizi precedenti	85.681.068	84.446.006	-1.235.062	-1,44
- dell'esercizio	4.840.300	3.600.482	-1.239.818	-25,61
totale	90.521.368	88.046.488	-2.474.880	-2,73
Residui passivi				
- degli esercizi precedenti	101.033.091	94.362.013	-6.671.078	-6,60
- dell'esercizio	8.984.229	15.706.177	6.721.948	74,82
totale	110.017.320	110.068.190	50.870	0,05
Avanzo d'amministrazione	131.659.472	133.674.264	2.014.791,53	1,53

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente.

La consistenza di cassa, giacente in depositi bancari, a fine 2021 permane elevata (155,7 mln) in aumento del 3 per cento rispetto al 2020.

Si osserva che la ragguardevole consistenza di tali giacenze liquide appare in sé un grave elemento di criticità in punto di sana gestione finanziaria, sintomatico delle difficoltà che l'Ente

incontra nell'efficace utilizzo delle risorse a disposizione e nella realizzazione degli investimenti programmati.

La gestione in conto residui, a fine esercizio, evidenzia una leggera diminuzione (per i residui attivi) rispetto al passato delle poste conservate in bilancio, alcune di ingente importo e molto risalenti nel tempo. Considerato che, in un sistema normativo che non ha recepito in modo espresso il principio della competenza finanziaria rinforzata proprio della contabilità armonizzata, le risorse di parte capitale sono ancora gestite prevalentemente quali residui riaccertati, l'esemplare consistenza dei residui – sia attivi sia passivi – relativi agli anni precedenti appare anch'essa sintomatica della illustrata criticità nella programmazione e nella realizzazione delle opere e dei lavori portuali.

In effetti, nel verbale n. 3 del 27 aprile 2022 il Collegio dei revisori dei conti ha evidenziato che il cospicuo accumulo dei residui attivi è costituito da risorse assegnate e non ancora erogate dal Mims (ora Mit) e dalla Regione Calabria per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali.

Conseguentemente, la Sezione invita l'Ente ad un rigoroso rispetto delle regole giur-contabilistiche in tema di accertamenti di entrate e di impegni di spesa, al fine di evitare improprie distorsioni del bilancio. Occorre parimenti monitorare con attenzione il permanere in bilancio dei residui degli anni precedenti, procedendo altresì – in caso del venir meno di crediti e debiti – alla loro radiazione immediata.

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

Peraltro, nel verbale n. 3 del 2022, anche il Collegio dei revisori ha invitato l'Ente ad attuare le attività necessarie ad avviare o completare, sulla base delle risorse disponibili, le opere già programmate al fine di assicurare l'efficienza, la funzionalità e la sicurezza dell'area portuale. È auspicabile, altresì, verificare, in considerazione dell'ingente lasso di tempo trascorso e delle mutazioni che stanno intervenendo a seguito dell'istituzione della nuova AdSP, se le opere da realizzare, a suo tempo programmate, conservino una loro utilità in base ai nuovi assetti del sistema portuale - che quale AdSP ha mutato il territorio geografico di riferimento - e se siano ancora in linea con gli strumenti di pianificazione in essere, nonché, più in generale, rispondenti agli indirizzi strategici contenuti nel Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl), nel Documento pluriennale di pianificazione (Dpp) e, da ultimo, nel PNRR. Ciò anche

per imprimere accelerazione agli interventi in corso, che meritano considerazione prioritaria, con ogni utile iniziativa atta ad assicurare la loro tempestiva ultimazione.

La seguente tabella illustra la consistenza e la variazione dei residui attivi dal 2020 al 2021, i quali, come detto, si confermano di rilevante entità.

Tabella 23 - Consistenza dei residui attivi

Descrizione	Entrate correnti	Entrate c/capitale	Entrate Part. Giro	Totale
Ammontare dei residui all'1.1.2021	4.077.518	85.913.741	530.110	90.521.368
Riscossi	44.099	5.775.000	23.266	5.842.364
Variazioni	-72.863	0	-160.135	-232.998
a) Residui pregressi da riscuotere al 31.12.2021	3.960.557	80.138.741	346.708	84.446.006
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza es. 2021	319.530	2.642.000	638.952	3.600.482
Totale complessivo a + b	4.280.086	82.780.741	985.660	88.046.488

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il totale dei residui passivi illustrato nella seguente tabella, si attesta a ben 110 milioni di euro, come nel precedente esercizio. L'ammontare rilevante delle partite debitorie deriva, come detto, in massima parte, dal rinvio di lavori per infrastrutture, connessi con la realizzazione delle opere portuali.

Tabella 24 - Consistenza dei residui passivi

Descrizione	Uscite correnti	Uscite c/capitale	Uscite Partite giro	Tot
Ammontare dei residui passivi all'1.1.2021	10.264.455	99.234.734	518.131	110.017.320
Pagati	3.604.153	11.054.571	165.164	14.823.888
Variazioni	-682.579	-24.567	-124.272	-831.418
a) Residui pregressi da pagare al 31.12.2021	5.977.723	88.155.596	228.695	94.362.013
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2021	3.200.212	11.570.788	935.177	15.706.177
Totale complessivo a + b	9.177.935	99.726.384	1.163.872	110.068.190

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

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

Tabella 25 - Incidenza residui

Descrizione	ANNO 2021		ANNO 2020	
	Importi	Indice Incidenza	Importi	Indice Incidenza
Residui Attivi Finali / Residui Attivi Iniziali	88.046.487,52 / 90.521.368,23	97,27%	90.521.368,23 / 89.811.835,16	100,79%
Descrizione	ANNO 2021		ANNO 2020	
	Importi	Indice Incidenza	Importi	Indice Incidenza
Residui Passivi Finali / Residui Passivi Iniziali	110.068.190,17 / 110.017.320,06	100,04%	110.017.320,06 / 110.337.023,87	99,71%

Fonte: Ente

Ciò considerato, il suindicato avanzo di amministrazione alla fine del 2021, pari a euro 133 milioni, risulta in aumento per 2 mln rispetto all'esercizio precedente e - come detto - vincolato per euro 92.330.136 milioni.

L'avanzo di amministrazione libero risulta pari a euro 41.344.127 milioni.

6.6 Situazione patrimoniale

L'esercizio 2021 registra la crescita del patrimonio netto, che passa da 128 mln del 2020 ad oltre euro 134 milioni. La seguente tabella indica i dati dell'attivo patrimoniale dell'esercizio 2021 in confronto con il 2020.

Tabella 26 - Situazione patrimoniale – Attività

Attività	2020	2021	Δ% '21/20
Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali			
Immobilizzazioni in corso e acconti		1.039.125	100
Altre immobilizzazioni	71	1.220	1618,31
Totale	71	1.040.345	1465174,65
Immobilizzazioni materiali			
Terreni e fabbricati e opere portuali	3.537.880	3.362.401	-4,96
Impianti macchinari	382.908	175.893	-54,06
Immobilizzazioni in corso e acconti	8.739.281	15.628.265	78,83
Altri beni	157.566	222.686	41,33
Totale	12.817.705	19.389.246	51,27
Immobilizzazioni finanziarie			
Partecipazioni in:			
imprese controllate	20.000	20.000	0
Totale	20.000	20.000	0
Totale immobilizzazioni	12.837.706	20.449.591	59,29
Attivo circolante			
II Residui attivi			
Crediti verso utenti, clienti ecc.	4.077.518	4.280.086	4,97
Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	85.913.741	82.780.741	-3,65
Crediti verso altri	530.110	985.660	85,94
Totale	90.521.368	88.046.488	-2,73
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
IV Disponibilità liquide			
Depositi bancari	151.155.424	155.695.966	3,00
Totale	151.155.424	155.695.966	3,00
Totale attivo circolante	254.514.498	243.742.454	-4,23
Ratei e risconti attivi			
Totale attività	254.514.498	264.192.044	3,80
Conti d'ordine	5.035.925	5.035.114	-0,02

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente.

Dalla nota integrativa emerge che le immobilizzazioni immateriali riguardano: il servizio inerente l'architettura e l'ingegneria per la redazione del progetto definitivo dell'intervento

denominato “Intervento di urbanizzazione della Cittadella delle Ispezioni”, il servizio inerente l’architettura e l’ingegneria per la redazione del progetto definitivo dell’intervento denominato “Completamento lavori di urbanizzazione del porto di Gioia Tauro (Reti materiali e Viabilità)”, il servizio inerente l’architettura e l’ingegneria per la redazione del progetto definitivo dell’intervento denominato “Lavori di ripristino dello stato dei luoghi aree del deposito costiero del Porto di Gioia Tauro”, il servizio inerente l’architettura e l’ingegneria per la redazione del progetto definitivo dell’intervento denominato “Lavori di realizzazione impianto antincendio del Porto di Crotone”, il servizio inerente l’architettura e l’ingegneria per la redazione del progetto definitivo dell’intervento denominato “Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foraneo del Porto di Crotone”, il servizio inerente l’architettura e l’ingegneria per la redazione del progetto definitivo dell’intervento denominato “Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C” e il servizio inerente la redazione del progetto definitivo relativo all’intervento di Elettroforniture Banchine ro-ro.

Il valore del totale delle immobilizzazioni materiali aumenta del 51,27 per cento, tenuto anche conto dell’ammortamento effettuato “in conto”, ovvero senza la costituzione di un apposito fondo.

La voce di maggiore incidenza, con variazione significativa e che merita maggior attenzione, è quella delle “immobilizzazioni in corso e acconti” che comprende i costi sostenuti dall’Ente per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali non ancora finite, voce ulteriormente in crescita che si attesta a 15,6 milioni di euro nel 2021 (aumento del 78,83 per cento).

Gli impianti e macchinari nel 2021 fanno registrare una diminuzione del 54,6 per cento (da 383 mila euro a euro 176 mila).

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

La voce che concorre maggiormente al totale è quella relativa ai “crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici” con importo di quasi 83 mln. Le componenti dei residui attivi di competenza sono costituite, fra l’altro, dalle somme da riscuotere per canoni demaniali per euro 255.327, trasferimenti dello Stato per progettazione per euro 72.000, trasferimento da parte della

Regione per lavori di realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro per euro 2.570.000.

Il totale dell'Attivo circolante, composto dalle voci "residui attivi con separata indicazione" e "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni", oltre alle disponibilità liquide che pesano per oltre il 63 per cento del totale, fa registrare nel 2021 una diminuzione del 4,23 per cento. L'importante liquidità, come già sottolineato, è indice di ritardi nella realizzazione delle attività programmate. I saldi delle disponibilità del conto corrente al 31 dicembre sono stati regolarmente verificati dal Collegio dei revisori e riconciliati con le risultanze contabili. Il servizio di tesoreria, da più esercizi in regime di proroga, è stato affidato il 21 aprile 2021. Nella seguente tabella è rappresentato il passivo patrimoniale del 2021 in confronto con quello del 2020.

Tabella 27 - Situazione patrimoniale – Passività

Passività	2020	2021	Δ% '21/20
Patrimonio netto			
I Fondo di dotazione	116.187.105	128.413.310	10,52
VIII Avanzi-disavanzi portati a nuovo	12.226.255	5.669.560	-53,63
Totale patrimonio netto	128.413.310	134.082.870	4,42
Fondi per rischi ed oneri			
Per altri rischi ed oneri	10.800.224	14.981.112	38,71
Totale fondo per rischi ed oneri	10.800.224	14.981.112	38,71
Trattamento di fine rapporto	1.307.528	1.484.913	13,57
Residui passivi			
debiti verso fornitori	1.004.021	738.317	-26,46
debiti tributari	34.784	50.194	44,30
debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	60.273	76.284	26,56
debiti verso iscritti, soci, e terzi per prestazioni dovute	700.871	518.065	-26,08
debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	90.589.530	87.033.193	-3,93
debiti diversi	17.627.842	21.652.137	22,83
Totale debiti	110.017.320	110.068.190	0,05
Ratei e risconti passivi			
risconti passivi	3.976.115	3.574.959	-10,09
Totale ratei e risconti	3.976.115	3.574.959	-10,09
Totale passivo e netto	254.514.498	264.192.044	3,80
Conti d'ordine	5.035.925	5.035.114	-0,02

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente.

Il patrimonio netto, come detto, aumenta nel 2021 da euro 128,4 a euro 134 mln. L'incremento è dovuto al saldo positivo del conto economico inserito nella voce dell'avanzo portato a nuovo.

Vi sono somme vincolate al fondo rischi ed oneri per il rischio da contenzioso; tale fondo assomma ad euro 14.981.111,91, di cui 10.800.224 vincolati a seguito della richiesta del Mit²⁴ che muoveva da quanto evidenziato da questa Corte nei pregressi esercizi.

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

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

²⁴ Cfr. nota Mit prot. 16586 del 20 giugno 2018.

L'accantonamento nell'apposito fondo del trattamento di fine rapporto, come stabilito dal vigente regolamento di contabilità dell'Ente, aumenta del 13,57 per cento nel 2021.

I debiti sono in linea con il precedente esercizio; in prevalenza riflettono gli stati di avanzamento dei lavori i cui finanziamenti sono stati originariamente concessi.

In particolare, i debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici, pari ad euro 87.033.193, riguardano prevalentemente i seguenti impegni per opere portuali: per euro 1.394.558,95 le somme di finanziamento con d.m. 2 maggio 2001; per euro 2.955.046,21 con d.m. 3 giugno 2004; per euro 10.604.635,17 con delibera CIPE n. 89 del 13 novembre 2003; per euro 13.731.656,09 con d.m. n. 118T del 2 settembre 2008; per euro 4.837.986,97 con d.m. n. 28T del 29 gennaio 2008; per euro 17.028.242,31 in base all'Accordo di programma quadro del 28 settembre 2010; per euro 13.565.447,13 relativi al fondo perequativo art. 1 comma 983 legge 27 dicembre 2006 n. 296; per euro 5.252.695,57 relativi al fondo *ex art.* 18-bis della legge n. 84 del 1994 "Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti"; euro 13.857.506,33 quale finanziamento della Regione Calabria per i Lavori di completamento della banchina di ponente lato Nord; euro 1.219.102,37 quale trasferimento da parte dello Stato per la progettazione; euro 35.251,22 per servizio di progettazione definitiva-esecutiva e di coordinamento in fase di realizzazione per la redazione del progetto di "Rifiorimento martellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo del porto vecchio - Porto di Crotone"; euro 2.551.064,70 quale finanziamento della Regione Calabria per lavori di realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro.

Tale elenco rappresenta chiaramente le criticità suindicate in materia di realizzazione delle opere.

Tra i debiti diversi, pari a euro 21,65 milioni nel 2021, risultano debiti per rimborsi di tasse di ancoraggio per oltre euro 5,9 milioni (6,9 milioni nel 2020); euro 2,7 mln per lavori di completamento delle banchine di riva del porto in località Taureana di Palmi, rifiorimento mantellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo del porto vecchio - Porto di Crotone, lavori di adeguamento strutturale per l'incremento della portanza della pavimentazione di banchina nei tratti A e B; euro 1.056.029,91 per lavori di sopraelevazione e ristrutturazione dell'edificio sede dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro; euro 2.667.464,86 realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontaliere PCF - Punto PED/PDI; euro 2.995.272,16 per

lavori di adeguamento strutturale per l'incremento della portanza della pavimentazione di banchina nel tratto C.

Nei risconti passivi risultano iscritte somme per euro 3,57 milioni (3,97 milioni nel 2020) quali quote di ricavi che, pur essendo di competenza di altri esercizi, hanno già avuto la loro manifestazione numeraria e si riferiscono al valore dei beni residui da ammortizzare che compongono il complesso immobiliare ex Isotta Fraschini. L'Ente ha precisato che in tal modo ha inteso dare attuazione a quanto richiesto dall'allora Mit, nota dem-1852 del 2002, considerando i contributi riconosciuti per l'acquisto del complesso immobiliare ex Isotta Fraschini come dei contributi erogati in conto impianti. Contributi imputabili per la parte corrispondente alla quota di ammortamento dell'esercizio nei ricavi del conto economico, rinviati per competenza agli esercizi successivi con l'iscrizione nello stato patrimoniale di risconti passivi per il valore residuo dei beni ancora da ammortizzare.

6.7 Conto economico

La tabella in calce contiene i dati di conto economico dell'esercizio 2021 in confronto quelli del precedente esercizio.

Tabella 28 - Conto economico

	2020	2021	Δ '21/20	Δ% '21/20
A) Valore della produzione				
proventi e corr. per la produzione delle prestazioni e servizi	19.604.205	17.953.620	-1.650.585	-8,42
altri ricavi e proventi di competenza dell'esercizio	408.118	401.156	-6.962	-1,71
Totale valore della produzione (A)	20.012.323	18.354.776	-1.657.547	-8,28
B) Costi della produzione				
per servizi	641.468	415.482	-225.986	-35,23
per il personale	2.427.293	2.852.356	425.063	17,51
spese per gli Organi istituzionali	308.991	347.020	38.029	12,31
ammortamenti e svalutazioni	440.266	455.194	14.928	3,39
accantonamenti per rischi	0	4.180.888	4.180.888	100
oneri diversi di gestione	4.318.745	4.840.600	521.855	12,08
Totale costi della produzione (B)	8.136.763	13.091.539	4.954.776	60,89
Differenza tra valore e costo della produzione (A-B)	11.875.560	5.263.236	-6.612.324	-55,68
C) Proventi e oneri finanziari				
altri proventi finanziari	32	43,6	12	36,25
interessi ed oneri finanziari	1.525	7.320	5.795	380
Totale proventi e oneri finanziari (C)	-1.493	-7.276	-5.783	387,37
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0	0	0
Totale rettifiche di valore (D)	0	0	0	0
E) Proventi e oneri straordinari				
sopravvenienze attive-insussistenze passive da gestione residui	1.213.213	831.418	-381.795	-31,47
sopravvenienze passive-insussistenze dell'attivo da gest. residui	689.384	232.998	-456.386	-66,20
Totale delle partite straordinarie (E)	523.829	598.421	74.592	14,24
Risultato prima delle imposte (A-B+C+D+E)	12.397.897	5.854.381	-6.543.516	-52,78
Imposte dell'esercizio	171.691	184.821	13.130	7,65
Avanzo economico	12.226.205	5.669.560	-6.556.645	-53,63

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

L'Ente chiude la gestione 2021 con un avanzo economico di euro 5,7mln, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (12,2 mln), con un saldo delle partite straordinarie legato alla gestione dei residui per oltre 598 mila euro.

I ricavi diminuiscono di 1,6 mln; la diminuzione è registrata sia nella voce "proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e servizi" (-1,6 mln), che risultano essere quelli di maggior peso sul totale e riguarda i canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine, i proventi delle autorizzazioni alle operazioni portuali, il gettito delle tasse sulle

merci sbarcate ed imbarcate, i contributi da Stato e da altri organismi pubblici e le tasse di ancoraggio, sia nella voce “altri ricavi” (- 7 mila), riferita alla quota annua del contributo per l’acquisizione del complesso immobiliare ex Isotta Fraschini, come spiegato nel commento allo stato patrimoniale.

I costi aumentano di circa 5 mln, dovuti principalmente all’accantonamento per rischi di 4.180.888 euro (pari a zero nel 2020).

Il risultato operativo è positivo per 5,26 mln, più che dimezzato rispetto al precedente esercizio. Al riguardo si rileva che l’indice di tempestività dei pagamenti è di -6,44 a significare che l’Ente è in grado di far fronte alle obbligazioni assunte mediamente con 6 giorni di anticipo rispetto alla scadenza.

6.8 Partecipazioni societarie

Al fine di garantire la sicurezza del porto, l’Ente a suo tempo ha costituito una società di cui è socio unico, denominata Gioia Tauro Port Security S.r.l., che si occupa della gestione e del controllo degli accessi al varco portuale e i cui rapporti con l’Autorità stessa sono disciplinati da apposito contratto di servizio, piuttosto risalente nel tempo, sottoscritto il 9 marzo 2009 che andrebbe aggiornato. Il valore della partecipazione al 31 dicembre 2021 è di euro 10.000.

L’Ente ha affermato di procedere al monitoraggio dell’efficienza e dell’economicità della Gioia Tauro Port Security S.r.l. in relazione all’osservanza delle disposizioni impartite nell’esercizio del controllo analogo effettuato sulla stessa con direttive ed indicazioni, esercitando nei confronti della Gioia Tauro Port Security s.r.l. poteri di indirizzo, coordinamento, influenza e di controllo di intensità paragonabile agli analoghi poteri nei confronti delle proprie strutture interne. Nello specifico, in sede assembleare, l’Autorità declina: gli obiettivi, la modalità di esercizio del servizio, gli schemi di bilancio previsionale e consuntivo. Per l’acquisto di servizi e forniture, l’Ente ha comunicato il ricorso al Me.Pa. Il costo del personale rappresenta l’80 per cento dei costi totali.

L’AdSP ha voluto evidenziare che *“la società oltre a garantire fino ad oggi un equilibrio di fondo nella gestione economica e finanziaria non presenta esposizioni debitorie rilevanti né verso fornitori né verso istituti previdenziali e/o agenzia delle entrate; la società, sempre a garanzia di una situazione di solidità finanziaria, ha accantonato i fondi relativi al trattamento di fine rapporto dei propri dipendenti, garantendo, anche in questo caso, una capacità finanziaria nel breve e nel lungo periodo sufficiente ad*

affrontare in totale autonomia eventi relativi al personale. Ad oggi non ci sono motivi oggettivi e fondati per ritenere che questa situazione di equilibrio gestionale possa venir meno in futuro.”

L'esercizio 2021 della Gioia Tauro Port Security S.r.l. si è chiuso con un avanzo economico di euro 1.248, in diminuzione rispetto al 2020 (euro 3.146). Il valore della produzione passa da euro 981.338 nel 2020 a 1.031.067 nel 2021 principalmente a causa della crescita dei ricavi da vendite delle prestazioni, da euro 970.344 a euro 1.015.291, tutti riferiti a corrispettivi erogati verso l'AdSP, non svolgendo la società alcuna attività per altri committenti. I costi della produzione aumentano anch'essi nel 2021, passando da euro 970.493 a euro 1.027.255. Il patrimonio netto passa da euro 34.518 del 2020 a euro 35.768.

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

Si tratta di lavoratori che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali. Ai lavoratori della filiera del *transshipment* licenziati dalla sopraindicata società terminalista, regolarmente iscritti, dal 1° agosto 2017, negli elenchi detenuti della Port Agency, è stata riconosciuta dall'INPS, in ragione della dichiarata disponibilità all'avviamento al lavoro e per un massimo di 26 giornate mensili, un'indennità di mancato avviamento (IMA)²⁵ nel limite delle risorse aggiuntive, pari a 18.144.000 euro per il 2017, 14.112.000 euro per il 2018 e 8.064.000 euro per il 2019. A tali oneri si provvede attraverso le risorse comunitarie del Fondo sociale per occupazione e formazione. Rispetto al numero originario di 377 lavoratori iscritti negli elenchi di tale organismo e grazie al subentro della rinnovata compagine societaria del principale terminalista - MCT Terminal Container – che ha proceduto alla riassunzione in servizio della quasi totalità degli stessi, alla data di redazione del piano di revisione ordinaria delle società al 31 dicembre 2021 permangono in stato di inoccupazione soltanto 37 persone.

²⁵ Di cui al c. 2 dell'art. 3 della l. 28 giugno 2012, n. 92.

L'Ente ha riferito, in sede istruttoria, di aver aderito alla manifestazione di interesse della Regione Calabria relativa all'Offerta Formativa per l'attuazione del Programma di Garanzia Occupabilità dei Lavoratori (GOL) - PNRR Missione 5 "Inclusione e Coesione" Componente 1 " Politiche per il Lavoro" Riforma 1.1 " Politiche attive del Lavoro e Formazione". Nell'ambito dei progetti proposti dall'Amministrazione e applicabili al personale iscritto alla " Gioia Tauro Port Agency", la regione Calabria ha ammesso a finanziamento n. 4 percorsi formativi relativi alle seguenti attività di Riqualificazione: 1. Operatore per la conduzione e le operazioni di manovra di mezzi di sollevamento e/o traino (carrelli, ralle, *reach stacker*); 2. Operatore per la lavorazione, costruzione e riparazione di parti meccaniche; 3. Operatore per le attività di attrezzaggio delle macchine, di saldatura e di controllo della qualità dei processi di saldatura; 4. Operatore per la conduzione e le operazioni di manovra di veicoli e mezzi di sollevamento. mirato ad agevolare la qualificazione e la specializzazione per gli iscritti nei settori per i quali è richiesta forza lavoro dalle imprese portuali e dai terminalisti.

Il bilancio di esercizio 2021 della Gioia Port Agency S.r.l. si è chiuso con un pareggio economico analogamente a quanto avvenuto nell'esercizio precedente. Per quanti riguarda i ricavi, il valore della produzione, costituito interamente dal contributo pubblico alle spese di gestione della società, passa da 42.171 euro nel 2020 a euro 44.696 mila nel 2021. I costi della produzione aumentano anch'essi nel 2021, passando da 42.171 mila euro nel 2020 a 44.696 euro nel 2021, e sono costituiti principalmente dai compensi dell'Amministratore unico, del Revisore, della società che gestisce la *privacy*, compensi per il servizio formazione da erogare agli iscritti agli elenchi.

Il patrimonio netto rimane immutato a 10.000 euro nel 2021.

Con il decreto n. 242 del 13 dicembre 2022, il Presidente ha adottato il Piano di revisione ordinaria delle società e delle partecipazioni societarie direttamente possedute dall'AdSP al 31 dicembre 2021, ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016, pubblicandolo nell'apposita sezione del sito *internet* istituzionale della medesima Autorità ed inviandolo al Mef nonché a questa Sezione.

In tale sede, sono state esplicitate le motivazioni in ordine al mantenimento delle partecipazioni nella società Gioia Tauro Port Security s.r.l.: ad avviso del provvedimento, trattasi di società preposta ad una specifica attività, ritenuta strumentale e necessaria al perseguimento delle finalità istituzionali dell'Ente in materia di servizi di sicurezza portuale,

onde prevenire incidenti di sicurezza in conformità alle regole dell'ISPS CODE e sulla base del Port Facility Security Plan vigente.

Parimenti, viene mantenuta la partecipazione nella Gioia Tauro Port Agency s.r.l. costituita dall'Autorità Portuale che ne è socio unico. Merita osservare che quest'ultima società era soggetta ad una partecipazione a carattere eccezionale e temporaneo pari a 36 mesi (in ossequio agli obblighi discendenti dall'art. 4 del d.l. n. 243 del 2016), la cui durata originaria è stata poi successivamente prorogata sino al 27 luglio 2024.

6.9 Contenzioso

Nel corso del 2021 il contenzioso è stato curato dall'ufficio legale interno e dall'Avvocatura dello Stato.

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

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

L'accantonamento precauzionale al fondo rischi dello stato patrimoniale, è pari a 14,98 mln (10 mln nel 2020), motivato dall'Ente con la considerazione per cui esso troverebbe "giustificazione nel principio della prudenza e della competenza. Il fondo costituito è principalmente destinato a coprire spese derivanti da un esito sfavorevole del contenzioso instaurato con soggetti terzi come da relazione dell'Ufficio Legale di questo Ente" (cfr. delibera del Comitato di gestione dell'Ente – Rendiconto 2021, n. 23 del 2022, pag. 68). A fronte di ciò, tuttavia, non vengono analiticamente dedotte le modalità con cui l'Autorità è pervenuta a tale quantificazione, né il *petitum* complessivamente richiesto.

Per tale ragione, la Sezione si riserva un approfondimento *in parte qua* nel prossimo Referto.

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità portuale di Gioia Tauro è stata istituita con il d.p.r. 16 luglio 1998; il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente ha operato è costituito dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 come modificata dal d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, nonché dalle altre disposizioni di interesse per il settore dei porti.

Successivamente, l'art. 6 della l. n. 84 del 1994, sostituito dall'art. 7, comma 1, del d.lgs. n. 169 del 2016 e ulteriormente modificato dall'art. 22-bis della legge 17 dicembre 2018, n. 136, ha istituito l'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, di talché oggi l'Ente è istituzionalmente preposto alla gestione dei porti di Gioia Tauro, Taureana di Palmi, Crotone e Corigliano Calabro, nonché (dal 18 giugno 2021) di Vibo Marina.

Si tratta di un Ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, avente, tra i propri scopi istituzionali, il compito di programmare, indirizzare e coordinare le operazioni ed i servizi in ambito portuale.

Si segnala che – all'esito di una gestione commissariale durata oltre sei anni – con decreto ministeriale del giugno 2021 il Commissario straordinario è stato nominato Presidente del nuovo ente "Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio". In tal modo, come più volte raccomandato dalla Corte, si completa la riforma portuale nazionale con la sedicesima AdSP. In particolare, focalizzando l'attenzione sul principale scalo gestito dall'AdSP, merita evidenziare che l'elevata specializzazione nel *transshipment* o trasbordo (quale destinazione intermedia cui perviene la spedizione di merci o contenitori, che saranno poi inoltrati ad un'altra località) ha consentito al Porto di Gioia Tauro di diventare sempre di più snodo strategico nel traffico di merce trasportata a mezzo *container* nel Mediterraneo, con una movimentazione nel 2021 di 3.146.533 TEU²⁶ (3.193.364 nel 2020), pari al 76,72 per cento del totale nazionale (a fronte del 78,4 per cento nel 2020).

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

Il totale complessivo della spesa per gli organi è in aumento del 12,31 per cento rispetto all'esercizio 2020, attestandosi ad euro 347 mila.

²⁶ Si rammenta che per "TEU" (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*) si intende la misura standard di lunghezza nel trasporto dei container ISO, che corrisponde appunto a 20 piedi (circa 6 metri) totali.

In ordine alla consistenza di personale alla fine del 2021, risultavano in servizio 30 unità di cui, in particolare, 4 dirigenti, 4 quadri e 22 impiegati di vari livelli.

In data 18 ottobre 2021 il Mims ha espresso parere favorevole alla proposta di nuova dotazione organica avanzata dall'Ente in vista dei nuovi compiti e della nuova conformazione territoriale dell'AdSP, con una composizione complessiva di 80 unità, oltre al Segretario generale, ritenendola *“compatibile con i compiti dell'Ente”* e purché *“la copertura totale dei posti sia effettuata con gradualità in relazione alle risorse finanziarie”*.

Si prende atto che, anche a seguito dei rilievi mossi dalla Corte nei precedenti referti, è stato adottato il Piano triennale dei fabbisogni di personale – PTFP (delibera del Comitato Portuale n. 147 del 22 dicembre 2020) e approvata, da ultimo, la modifica del regolamento per il reclutamento del personale (delibera del Comitato Portuale n. 148 del 24 marzo 2021).

In ottemperanza all'art. 6 del d.l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, l'AdSP ha predisposto il piano integrato di attività e organizzazione (PIAO 2022-2024), approvato con decreto presidenziale n. 138 del 29 giugno 2022 e successivamente aggiornato con decreto n. 174 del 30 agosto 2022. Da ultimo, con decreto n. 27 del 14 febbraio 2023 è stato approvato il PIAO 2023-2025.

Al personale dipendente è stato applicato il c.c.n.l. dei lavoratori dei porti per le annualità 2021-2023, recepito con deliberazione del Comitato di gestione n. 16 del 2021. Il costo del personale risulta in aumento rispetto al 2020 del 17,51 per cento ed è pari ad euro 2.852.356. Per quanto attiene alle premialità per l'esercizio 2021, deve segnalarsi che (come già avvenuto nel 2020) tutti i dipendenti hanno avuto il riconoscimento della premialità aggiuntiva, con un ammontare complessivo dei premi pari ad euro 448.351, in aumento del 29,16 per cento rispetto al 2020. Dinanzi a tale profilo, questa Sezione ribadisce la raccomandazione ad operare nel doveroso rispetto del principio di differenziazione, attuando altresì un'attenta valutazione delle prestazioni svolte da ciascun lavoratore (su cui peraltro incombe un triplice vincolo di carattere costituzionale, ex artt. 54 co. 2, 97 co. 2 e 98 co. 1 della Carta).

Si segnala che, ad oggi, non risulta approvato il piano regolatore portuale di Gioia Tauro, a causa della mancanza dei prescritti pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del dipartimento politiche dell'ambiente della Regione Calabria. Anche i Prp dei porti di Crotone, Corigliano Calabro e Vibo Valentia Marina, per carenza dell'espressione dei pareri degli enti territoriali (Comune e Camera di Commercio), non risultano approvati. Questa Sezione, sulla

scorta di quanto espresso nelle precedenti relazioni, ribadisce l'esigenza dell'approvazione di detti gli strumenti, di fondamentale rilevanza per la corretta pianificazione dello sviluppo territoriale dell'ambito portuale.

I dati relativi all'accertamento dei canoni demaniali nell'anno 2021 risultano in lieve diminuzione, attestandosi a 2,9 milioni di euro (3 milioni di euro nel 2020). Si osserva un lieve peggioramento della capacità di riscossione dell'Ente, che passa da una percentuale del 91,81 per cento nel 2020 al 91,26 per cento del 2021.

L'Ente, altresì, ha dato evidenza dei contenuti del Piano operativo triennale 2021-2023, analizzati nel testo del Referto per ciascun porto: sul punto, la Corte rimarca comunque che un'attenta pianificazione è necessaria anche per progettare e realizzare in maniera efficiente le risorse messe a disposizione dal PNRR.

Con d.p.c.m. 11 maggio 2018, emanato ai sensi dell'articolo 4, comma 5 del d.l. n. 91 del 2017 è stata istituita la Zona economica speciale della Regione Calabria, che trova la sua collocazione presso le aree retrostanti il porto di Gioia Tauro, ricomprendendo anche aree territorialmente non ad esso adiacenti ma ad esso collegate da un nesso economico funzionale.

Le speciali condizioni di cui beneficiano le imprese operanti nelle Zes sono state ridefinite dal d.l. n. 77 del 2021 e s.m.i. e consistono sia in procedure semplificate e regimi procedimentali speciali, sia in misure di agevolazione fiscale. Da ultimo, si rammenta che, con l'art. 9 del decreto-legge, n. 124 del 2024, a far data dal 1° gennaio 2024 è stata istituita la Zona economica speciale per il Mezzogiorno - ZES unica comprendente i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna.

Per quanto attiene alle informazioni più strettamente contabili, nel 2021, i saldi principali sono positivi, con eccezione del saldo di parte capitale. Si registra un peggioramento, rispetto al 2020, dell'avanzo finanziario di competenza (-86,51 per cento), del saldo di parte corrente (-20,09 per cento), del saldo di parte capitale (-489,07 per cento) e dell'avanzo economico (-53,63 per cento); invece migliora, rispetto all'esercizio precedente, l'avanzo di amministrazione, il patrimonio netto e la consistenza di cassa al 31 dicembre.

L'avanzo finanziario nella competenza dell'esercizio è pari a 1,4 mln, con un risultato per il corrente di 9,5 mln rettificato da un saldo negativo di parte capitale di circa 8 mln.

L'avanzo di amministrazione è pari al valore di 133,6 mln in aumento rispetto all'esercizio precedente (1,53 per cento sul 2020). La quota vincolata di tale avanzo è di 92,33 milioni, per

1,48 milioni destinata al fondo per il trattamento di fine rapporto, per 14,98 milioni al fondo per rischi ed oneri e contenzioso e per euro 75,86 milioni finalizzati alla realizzazione di opere e lavori secondo le previsioni del POT. Al netto di quanto precede, rientra nella disponibilità gestionale dell'Ente la parte residua pari a euro 41,34 milioni.

L'avanzo economico è positivo per 5,66 mln, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente del 53,6 per cento.

Il patrimonio netto, alla chiusura dell'esercizio dell'anno 2021 si attesta a euro 134,08 mln con un aumento del 4,42 per cento.

La consistenza di cassa nel 2021 è in aumento rispetto al precedente esercizio ed ammonta a oltre euro 155,69 mln (euro 151,15 milioni nel 2020).

La gestione in conto residui, a fine esercizio, evidenzia una leggera diminuzione (per i residui attivi) rispetto al passato delle poste conservate in bilancio, alcune di ingente importo e molto risalenti nel tempo.

Le criticità nella programmazione e nella realizzazione delle opere e dei lavori portuali, illustrate nel testo del Referto, trovano conferma nel complessivo ammontare di opere programmate, pari a 114,5 milioni, laddove già sussistono in bilancio cospicui residui passivi (ossia somme impegnate e non pagate entro il termine di esercizio) per oltre 87 milioni, classificati dall'Ente come "debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici". Più correttamente, deve puntualizzarsi che tale ultima cifra afferisce a somme riconosciute all'Ente (da vari decreti ministeriali, delibere CIPE e determinazioni della Regione Calabria) per la realizzazione di opere portuali ed infrastrutturali, che non trovano immediata puntuale correlazione con lo strumento di pianificazione per il triennio 2021-2023.

In effetti, nel verbale n. 3 del 27 aprile 2022 il Collegio dei revisori dei conti ha evidenziato che il cospicuo accumulo dei residui attivi è costituito da risorse assegnate e non ancora erogate dal Mims (ora Mit) e dalla Regione Calabria per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, il che si riverbera sulla notevole entità dei residui passivi, connessa al differimento dell'esecuzione delle opere.

A fronte di tale situazione, conseguentemente, la Sezione invita l'Ente ad attuare ogni efficace e rapida azione per la verifica della sussistenza delle condizioni che legittimano l'iscrizione e la permanenza in bilancio dei residui, auspicando un'azione di indirizzo anche da parte del Ministero vigilante.

Inoltre, questa Corte intende ribadire le raccomandazioni già formulate nelle precedenti relazioni, volte a sollecitare una ricognizione puntuale dei finanziamenti assegnati per la realizzazione di opere e lavori, al fine di pianificarne realisticamente e secondo un cronoprogramma ben definito il miglior impiego. Dal canto suo, nel verbale n. 3 del 2022, anche il Collegio dei revisori ha invitato l'Ente ad attuare le attività necessarie ad avviare o completare, sulla base delle risorse disponibili, le opere già programmate al fine di assicurare l'efficienza, la funzionalità e la sicurezza dell'area portuale.

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

Con riguardo agli organismi partecipati, si evidenzia che l'Ente detiene due società.

Con il decreto n. 242 del 13 dicembre 2022, il Presidente ha adottato il Piano di revisione ordinaria delle società e delle partecipazioni societarie direttamente possedute dall'AdSP al 31 dicembre 2021 (art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016), pubblicandolo ritualmente sul sito *internet* istituzionale dell'Ente ed inviandolo al Mef e a questa Sezione. A supporto del mantenimento delle partecipazioni nella società Gioia Tauro Port Security s.r.l., è stato rilevato che trattasi di società preposta ad una specifica attività, ritenuta strumentale e necessaria al perseguimento delle finalità istituzionali dell'Ente in materia di servizi di sicurezza portuale, onde prevenire incidenti di sicurezza in conformità alle regole dell'ISPS CODE e sulla base del Port Facility Security Plan vigente.

Del pari, è stata mantenuta la partecipazione nella Gioia Tauro Port Agency s.r.l. costituita dall'Autorità Portuale che ne è socio unico. Merita osservare che quest'ultima società era soggetta ad una partecipazione a carattere eccezionale e temporaneo pari a 36 mesi (in ossequio agli obblighi discendenti dall'art. 4 del d.l. n. 243/2016), la cui durata originaria è stata poi successivamente prorogata sino al 27 luglio 2024.

Sul fronte dell'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), l'Autorità ha dichiarato di partecipare direttamente, in qualità di soggetto attuatore, alla realizzazione di tre progetti, di cui due nell'ambito della Missione M3 "Infrastrutture per la mobilità sostenibile" e Componente C2 "Intermodalità e logistica integrata" (progetti finanziati con le risorse previste dal Piano nazionale per gli investimenti complementari) ed uno nell'ambito della Missione M5 "Inclusione e Coesione" e Componente C3 "Interventi speciali per la coesione territoriale" (progetto finanziato dal PNRR) per un importo complessivo di euro 30.370.000.

Segnatamente, per quanto riguarda la "Elettrificazione Banchine *ro-ro*", l'AdSP ha dichiarato di aver raggiunto l'obiettivo previsto al 31 dicembre 2023 e che l'intervento è andato in gara come appalto integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione lavori, su progetto definitivo. Il progetto esecutivo consegnato è in fase di approvazione da parte del verificatore e dal RUP.

In merito allo stato di attuazione del secondo progetto finanziato con il PNC "I lotto - Elettrificazione Banchina di levante" l'AdSP ha precisato che il finanziamento di euro 18.370.000, è stato approvato con d.m. n. 101 del 13 aprile 2023: l'accordo procedimentale è stato sottoscritto tra le parti il 14 giugno 2023 con tempi che non consentivano il raggiungimento degli obiettivi alla data del 31 dicembre 2023.

Con riguardo al progetto finanziato dal PNRR "Completamento lavori di urbanizzazione del porto di Gioia Tauro", l'Ente precisa che con decreto ministeriale n. 492 del 3 dicembre 2021 l'intervento è stato ammesso a finanziamento sulla misura M5C3-11 - investimento 4 - "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)", al fine di migliorare l'accessibilità al porto di Gioia Tauro con l'obiettivo di potenziare ed urbanizzare l'area industriale attraverso la realizzazione di bonifiche, viabilità e impianti a rete.

Tuttavia, in data 14 febbraio 2024 l'AdSP ha comunicato di aver rinunciato al finanziamento PNRR (con nota prot. n. 19988 del 11 ottobre 2023) per l'impossibilità a conseguire il target M5C3-12 denominato "inizio degli interventi infrastrutturali nelle zone economiche speciali (ZES)" (la cui scadenza era prevista al 31 dicembre 2023) a causa del mancato raggiungimento dell'accordo procedimentale tra Regione Calabria, CORAP e Autorità portuale entro i termini necessari per l'espletamento delle procedure selettive di evidenza pubblica per la stipula del relativo contratto di appalto e pertanto per il conseguimento del suindicato target entro il 31 dicembre 2023. Pertanto, l'AdSP ha comunicato di aver rinunciato al finanziamento PNRR.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

