DOC XV n. 338

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 del Mar Ligure Orientale, per l'esercizio finanziario 2022.

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

Illustre On.
Dott. Lorenzo FONTANA
Presidente della Camera dei Deputati
R O M A

CORTE DEI CONTI
Viale Giuseppe Mazzini 105 - 00195 Roma - Italia | Tel. 06 3876 2595 - 2226
e-mail: sezione.controllo.enti@corteconti.it | pec: sezione.controllo.enti@corteconticert.it

Camera dei Deputati ARRIVO 16 gennaio 2025 Prot: 2025/0000056/TN - Doc. firmato digitalmente da: MANUELA ARRIGUCCI + 1

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Determinazione del 28 novembre 2024, n. 162



CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Relatore: Consigliere Antonio Agostini

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:

la dott.ssa Ludovica Lettieri

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 28 novembre 2024,

visto l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

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

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

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

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

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

visto il rendiconto generale dell'Autorità di sistema suddetta, relativo all'esercizio finanziario 2022, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmesso alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore, consigliere Antonio Agostini, 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 (AdSP) del Mar Ligure Orientale, per l'esercizio finanziario 2022;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano comunicare, a norma dell'articolo7 della citata legge n. 259 del 1958, alle dette Presidenze, il rendiconto generale

suddetto – corredato delle relazioni degli organi amministrativo e di revisione – e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce quale parte integrante;

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale per l'esercizio 2022 dell'AdSP del Mar Ligure Orientale - corredato dalle relazioni degli organi amministrativo e di revisione - l'unita relazione con laquale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il già menzionato esercizio.

Il RELATORE
Antonio Agostini
f.to digitalmente

Il PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
f.to digitalmente

Depositato in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
f.to digitalmente

INDICE

PREMESSA 1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO 2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO 9
3. ARTICOLAZIONE AMMINISTRATIVA E PERSONALE 13
3.1 Assetto organizzativo 13
3.2 La dotazione organica e il personale in servizio 15
3.3 Spesa per il personale 15
3.4 Valutazione della "*performance* amministrativa" e trasparenza. 18
3.4.1 Valutazione della *performance* 18
3.4.2. Anticorruzione e trasparenza 19
3.4.3 Rispetto dei limiti di spesa 19
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE 21
4.1 Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) 21
4.2 Piano operativo triennale (Pot) 24
4.3 Programma triennale delle opere (Pto) 33
4.4 Pnrr e altri investimenti per interventi di infrastrutturazione 34
5. ATTIVITA' ISTITUZIONALE 44
5.1 Servizi di interesse generale 44
5.2 Manutenzione strutture portuali e opere di grande infrastrutturazione 47
5.3 Autorizzazioni portuali e gestione del demanio marittimo 51
5.4 Traffico portuale 54
5.5 Partecipazioni 57
5.6 Attività contrattuale 59
5.7 Contenzioso 61
6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE 63
6.1 Dati salienti della gestione 63
6.2 Avanzo di competenza 64
6.3 Andamento entrate accertate e spese impegnate 64
6.4 Situazione amministrativa e andamento dei residui 69
6.5 Il conto economico 77
6.6 Lo stato patrimoniale 80
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 87

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 Spesa per gli organi 11
Tabella 2 - Dotazione organica 15
Tabella 3 - Spese per il personale e il Segretario generale 16
Tabella 4 Costo del personale 17
Tabella 5 Premi erogati al personale 18
Tabella 6 - Manutenzione straordinaria 30
Tabella 7 - Programma triennale delle opere 2022-2024 34
Tabella 8- Finanziamenti a valere sul Pnrr relativi al quinto monitoraggio 36
Tabella 9 - Finanziamenti a valere sul Pnrr 37
Tabella 10 - Finanziamenti a valere sul Pnc 39
Tabella 11 - Elenco dei servizi di interesse generale 47
Tabella 12 - Manutenzione ordinaria 49
Tabella 13 - Opere di grande infrastrutturazione 50
Tabella 14- Gettito dei canoni demaniali- Porto di La Spezia 53
Tabella 15 - Gettito dei canoni demaniali- Porto di Marina di Carrara 54
Tabella 16 - Traffico portuale 2022 55
Tabella 17 - Elenco società partecipate 58
Tabella 18 - Attività negoziale 60
Tabella 19 - Sintesi dati contabili 63
Tabella 20 - Avanzo di competenza 64
Tabella 21 - Andamento entrate e spese 64
Tabella 22 - Entrate 65
Tabella 23 - Entrate tributarie 66
Tabella 24 - Spese 67
Tabella 25 - Situazione amministrativa 69
Tabella 26 - Riparto avanzo di amministrazione 70
Tabella 27- Fondo per rischi ed oneri 71
Tabella 28- Residui attivi 72
Tabella 29- Residui attivi: percentuale delle riscossioni sulla consistenza iniziale 74
Tabella 30 - Residui passivi 75
Tabella 31- Residui passivi: percentuale dei pagamenti sulla consistenza iniziale 77
Tabella 32 - Conto economico 78
Tabella 33 - Stato patrimoniale - Attivo 81
Tabella 34 - Stato patrimoniale - Passivo 84
Tabella 35- Composizione contributi in conto capitale 85

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, con le modalità di cui all'articolo 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'anno 2022 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, nonché sulle vicende di maggior rilievo successivamente intervenute.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2021 è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 46 del 14 marzo 2024 pubblicata in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 232.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, intitolato "Riorganizzazione, razionalizzazione esemplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, di cui alla l. n. 84 del 28 gennaio 1994, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lett. f), della l. 7 agosto 2015, n. 124", è consistentemente intervenuto sulla previgente legislazione portuale, modificando gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani, con l'istituzione delle Autorità di sistema portuale, di seguito AdSP, enti pubblici non economici sottoposti ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, destinati a sostituire le autorità preesistenti e dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

In base all'art. 6, comma 4, del citato d.lgs n. 169 del 2016, le AdSP hanno il compito di indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali.

Svolgono la manutenzione delle parti comuni e dei fondali, sorvegliano la fornitura dei servizi di interesse generale, amministrano in via esclusiva le aree e i beni demaniali, pianificano lo sviluppo del territorio portuale. Inoltre, coordinano le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell'ambito portuale e promuovono forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali. Le funzioni ed i compiti delle autorità di sistema portuale sono più in dettaglio ricavabili dalle disposizioni che attengono all'operatività dei porti. Il quadro normativo di riferimento, poi, ha già formato oggetto di dettagliata esposizione nei precedenti referti ai quali si fa qui rinvio. In tale innovato contesto normativo rientra l'istituzione dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, che ha ereditato le funzioni delle soppresse Autorità portuali di La Spezia e di Marina di Carrara.

Dal 2020 le suddette amministrazioni portuali hanno attuato molteplici misure di sostegno al settore, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da "Covid-19," che hanno avuto impatto sulla gestione dell'Ente.

A tali misure si sono aggiunti il rifinanziamento di fondi già istituiti e gli ulteriori interventi di sostegno, a partire dal 2021, previsti dalla l. 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021, art. 1, cc. 662, 666, 729 e 731), nonché gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza stanziati dall'art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla l. 1° luglio 2021, n. 101, per lo sviluppo delle

infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e l'aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche). In tale contesto, il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale prevede investimenti per complessivi 2.860 mln.

Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims) n. 330 del 13 agosto 2021, ha ripartito tale stanziamento tra tutte le AdSP, assegnando all'AdSP del Mar Ligure Orientale, in funzione del *Waterfront* del porto Marina di Carrara, risorse totali pari a di 10,15 mln del fondo complementare al Pnrr, per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e la resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici; nonché per opere di elettrificazione delle banchine in tutti i porti e per opere connesse alla rete ferroviaria e stradale.

Quanto al porto di La Spezia lo stesso decreto ha previsto, nel relativo allegato, il finanziamento di euro 30 mln per la realizzazione del nuovo molo crociere, rientrante nella tipologia di intervento aumento selettivo della capacità portuale, e di ulteriori 17,50 mln per la realizzazione di infrastrutture nel quadro dell'intervento elettrificazione delle banchine.

La descritta cornice legislativa è stata ulteriormente innovata da sopravvenute disposizioni, *in primis* del d.l. 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto "decreto trasporti", convertito, con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156, che ha apportato una mirata semplificazione e razionalizzazione in materia di programmazione strategica di sistema. Tale decreto ha introdotto procedure dichiaratamente più snelle, rispondenti allo scopo di favorire una programmazione aggiornata e maggiormente coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Inoltre, ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019 è, altresì, prevista l'istituzione di un sistema di interfaccia unica marittima europea, insieme ad un funzionale ammodernamento della componente informatica, anche al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza più adeguate al sensibile sistema.

Le predette misure normative, inoltre, prevedono che le Autorità di sistema portuale

indicano al Mims e alle Regioni di riferimento le aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

Con il d.l. 30 dicembre 2021, n. 228 (c.d. "milleproroghe"), convertito, con modificazioni dalla l. 25 febbraio 2022, n. 15, sono state, altresì, apportate modifiche all'art. 199 del d.l. 19 maggio 2020, n. 34 convertito, con modificazioni, dalla l. 17 luglio 2020, n. 77, estendendo fino al 15 dicembre 2021 la facoltà per le AdSP di prevedere, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, la riduzione dell'importo dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subìto nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 15 dicembre 2021, una diminuzione pari o superiore al 20 per cento rispetto al fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. Tali modifiche permangono anche per l'esercizio finanziario 2022 ed infatti, a tale scopo le suddette Autorità hanno potuto utilizzare il proprio avanzo di amministrazione, limitatamente a tale annualità.

In tema di adeguamento delle misure dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime deve riferirsi che:

- Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 500 in data 14 dicembre 2021 sono state aggiornate le misure unitarie dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime per l'anno 2022, applicando l'aumento del 7,95 per cento alle misure unitarie dei canoni determinati per il 2021.
- Con decreto del 30 dicembre 2022 v'è stato un ulteriore adeguamento del suddetto canone, pari al +25.15 per cento alle misure unitarie dei canoni determinati per il 2022.
- Successivamente, il decreto del 7 dicembre 2023 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, recante gli aggiornamenti relativi all'anno 2024 delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime, ha stabilito che tali canoni annui sono previsti, per l'anno 2024, applicando la riduzione del 4,5 per cento alle misure unitarie dei canoni determinati per l'anno 2023.

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

Peraltro, per effetto della modifica del comma 10-*bis* del già menzionato art. 199, è stato istituito un fondo con una dotazione di euro 10 milioni per l'anno 2020 e di 68 milioni per l'anno 2021, allo scopo di compensare, anche parzialmente, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto. Con la modifica introdotta è precisato che la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi in favore delle Autorità è quella relativa agli introiti destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali.

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

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

La menzionata sentenza ha concluso nel senso che la predetta decisione è annullata nella parte in cui essa qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica. Per il resto, il ricorso è respinto.

Nella sostanza, il Tribunale dell'Unione europea conferma il principio che non è lecita l'esenzione dei redditi delle AdSP nazionali, salvo quelli generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'articolo 16 della l. n. 84 del 1994, in quanto corrispondenti all'esercizio di funzioni statali, consentendo di ritenere valido l'intervento di adeguamento legislativo già operato con l'articolato disposto normativo di cui all'art. 4 *bis* del

d.l. n. 68 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto 2022, n. 108, che ha arricchito di nuovi commi l'art. 6 della legge quadro sui porti. Disposizioni, queste ultime, che erano già intervenute per stabilire che le AdSP sono soggette in via di principio ad imposizione fiscale reddituale ex art. 73 del d.p.r. 22 dicembre 1986, n. 917 (Testo unico delle imposte sui redditi – Tuir), annoverando tuttavia fra le entrate tassabili unicamente quelle qualificabili come ricavi commerciali con esclusione di quelle prelevate autoritativamente, cioè nell'esercizio di attività pubblicistica (tassa di ancoraggio, tasse portuali, tasse connesse alle autorizzazioni di attività portuali).

Pertanto, il novellato art. 6, c. 9-*bis*, l. 28 gennaio 1994, n. 84 ha stabilito in principio che le AdSP rientrano fra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (Ires), previsti dall'art. 73, c. 1, lettera c), del Tuir, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

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

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

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

Il comma 2 dello stesso art. 4 *bis* prevede, inoltre, che le disposizioni di cui si è detto abbiano decorrenza retroattiva dal 1° gennaio 2022, come richiesto dalla Commissione europea.

Vengono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.

Inoltre, al fine di uniformare la disciplina per il rilascio delle concessioni e prevenire la formazione di concentrazioni e posizioni dominanti, il suddetto quadro normativo è stato ancora profondamente innovato dall'articolo 5 della legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 del 5 agosto 2022, n. 118, che, oltre a sostituire l'art. 18 della l. 84 del 1994, ha introdotto principi fondamentali per l'affidamento in concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale per l'espletamento delle operazioni portuali, con rinvio ad un apposito decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della l. 23 agosto 1988, n. 400, per la definizione dei criteri di affidamento delle concessioni, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei princìpi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva.

Tale regolamento attuativo è stato adottato con decreto in data 28 dicembre 2022, n. 202, ed entrato in vigore il 15 gennaio 2023, tra le cui disposizioni risalta per rilevanza ed impatto, in tema di canoni concessori, quanto stabilito dall'art. 5 che, circa i criteri di determinazione del canone, stabilisce che ciascuna Autorità di sistema portuale individua con proprio regolamento i criteri per la definizione dei canoni demaniali da applicare nei singoli porti dalla stessa amministrati, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti e agli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti, annualmente rivalutati sulla base degli indici Istat, secondo la modalità prevista dall'articolo 4 del d.l. 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 dicembre 1993, n. 494. Si prevede, altresì, che tali canoni demaniali sono costituiti da una componente variabile stabilita mediante l'applicazione, al piano economico–finanziario del concessionario, di indicatori del livello di efficienza produttiva, energetica e ambientale dell'attività, nonché della qualità dei servizi offerti anche in termini di promozione e di sviluppo dell'intermodalità. Significativo appare, al riguardo, il dettato del comma 4 che stabilisce che ai fini dell'applicazione dell'indicatore di cui sopra, nonché dell'esercizio dell'attività

di verifica da parte dell'autorità concedente ai sensi dell'articolo 9, i concessionari provvedono alla tenuta di specifica contabilità in base ai criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti con la delibera 30 maggio 2018, n. 57. In quest'ottica, dunque, appare rafforzato il ruolo di intervento di quest'ultima Autorità indipendente in materia di concessioni portuali, anche per quanto concerne la definizione degli schemi di atto di regolazione concernenti le "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla l. 22 dicembre 2011, n. 214" , nonché i criteri di carattere generale, gli indicatori e livelli minimi di qualità nei contratti di servizio, di accessibilità commerciale, di accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico, e di qualità ambientale.

È opportuno, inoltre, evidenziare che, in base al nuovo comma 3 del novellato articolo 18, sono fatti comunque salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i contenuti, le pattuizioni degli atti concessori in essere, nonché i canoni stabiliti dalle Autorità di sistema portuale, relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore della l. n. 118 del 2022.

In base al comma 7, le concessioni possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali da localizzarsi preferibilmente in aree sottoposte ad interventi di risanamento ambientale ovvero in aree abbandonate e in disuso.

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

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

Sono organi dell'Autorità di sistema portuale, ai sensi dell'articolo 7 della l. n. 84 del 1994, il Presidente, il Comitato di gestione, e il Collegio dei revisori dei conti. La loro durata in caricaè stabilita in quattro anni. Delle competenze attribuite ai già menzionati organi si è già dato conto nei precedenti referti.

Il Presidente

Il Presidente, nominato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 602 del 29 dicembre 2020, per la durata di quattro anni (fino al 29 dicembre 2024), ha presentato dimissioni spontanee in data 16 settembre 2024 e con decorrenza dal 1° ottobre 2024. Successivamente, con decreto del Ministro dei trasporti e delle infrastrutture n. 239 del 25 settembre 2024, l'attuale Segretario generale dell'AdSP è stata nominata Commissario straordinario.

Gli emolumenti attribuiti al suddetto Presidente sono quelli fissati per tutte le AdSP con decreto ministeriale 16 dicembre 2016, n. 456 (euro 230.000, di cui 170.000 in parte fissa ed euro 60.000 in parte variabile).

Il Comitato di gestione

Il Comitato di gestione per il quadriennio 2021-2025 è stato costituito con delibera del Presidente n. 24 del 19 aprile 2021. L'organo consta di 6 membri compreso il Presidente. Gli altri cinque componenti sono designati dalla regione Liguria, dalla regione Toscana, dal comune di La Spezia, dal comune di Carrara e dalla Direzione marittima (che esprime un rappresentante dell'Autorità marittima). Il Comitato svolge funzioni di pianificazione e coordinamento delle aree e dei servizi del porto anche e soprattutto attraverso l'approvazione del Piano operativo triennale (Pot), che delinea le strategie di sviluppo delle attività portuali, e l'adozione del Piano regolatore portuale (Prp), che determina la destinazione d'uso delle aree; inoltre procede all'approvazione del rendiconto generale dell'Autorità.

Ai componenti di tale organo è riconosciuto solo il gettone di presenza, pari a 30 euro lordi, per la partecipazione alle sedute.

Nell'anno 2022, il Comitato di gestione si è riunito complessivamente 6 volte.

Il Collegio dei revisori

L'organo è composto da un Presidente, designato dal Mef con nota del 6 ottobre 2016, due membri effettivi e due membri supplenti.

Il Collegio per il quadriennio decorrente dal 15 novembre 2021 è stato nominato con decreto ministeriale del 28 ottobre 2021, n. 429.

Nell'anno 2022, il Collegio si è riunito complessivamente 7 volte.

I relativi compensi (allora non essendo stato ancora emanato il decreto interministeriale che avrebbe dovuto definirli ai sensi dell'art. 11, c. 2, della l. n. 84 del 1994) sono stati stabiliti dal Mit con nota del 19 ottobre 2018 per tutte le AdSP, e determinati in euro 18.400 l'indennità di carica per il Presidente, in euro 13.800 quella per i componenti effettivi del Collegio ed in euro 2.300 quella per i componenti supplenti, indipendentemente dalla sostituzione dei componenti effettivi.

Solo successivamente, con dpcm 23 agosto 2022, veniva adottato il "Regolamento attuativo dell'articolo 1, comma 596, della l. 27 dicembre 2019, n. 160, in materia di compensi, gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai componenti gli organi di amministrazione e di controllo, ordinari e straordinari, degli enti pubblici", che prevede di trovare applicazione a partire dai prossimi rinnovi delle cariche.

Nella tabella che segue è riportata la spesa impegnata per il pagamento delle indennità spettanti agli organi di amministrazione e controllo comprensiva dei rimborsi spese nel 2021 e nel 2022.

Tabella 1 Spesa per gli organi

Descrizione	2021	2022	Var.ass	Var. %
Presidente indennità di carica	228.172	230.000	1.828	0,8
Presidente oneri previdenziali a carico Amministrazione	36.790	24.559	-12.231	-33,2
Presidente rimborsi spese	2.843	8.208	5.365	188,7
Comitato di gestone indennità di carica	0	0	0	0
Comitato di gestione gettoni di presenza	2.400	1.080	-1.320	-55
Revisori indennità di carica	50.600	50.290	-310	-0,6
Revisori: rimborsi spese	12.287	5.073	-7.214	-58,7
Revisori gettoni di presenza in Comitato di gestione	370	0	-370	-100
Iva e contributo cassa 4% su compenso revisore	3.590	0	-3.590	-100
Revisori indennità di Trasferta	5.195	3.060	-2.135	-41,1
Revisori oneri previdenziali	0	3.236	3.236	100
Totale	**342.247**	**325.506**	**-16.741**	**-4,9**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Dal quadro complessivo descritto in tabella si evidenzia una diminuzione del totale delle spese per gli organi, che passano da euro 344.268 nel 2021 ad euro 325.506 nel 20221, con una variazione assoluta di euro 18.758, pari a -5,4 per cento. In particolare, risulta in lieve aumento l'indennità di carica del Presidente che da euro 228.172 del 2021 passa ad euro 230.000 nel 2022. Si evidenzia una leggera diminuzione della voce relativa ai gettoni di presenza per il Comitato di gestione, che passano da euro 2.400 del 2021 ad euro 1.080 nel 2022. Come riferito dall'Ente a seguito di nota istruttoria, il Comitato di gestione, per legge, non riceve alcuna indennità di carica, diversamente da quanto accade per il gettone di presenza, il cui importo viene stabilito dai membri del Comitato stesso (art. 7, comma 2, l. n. 84 del 1994), entro i limiti stabiliti con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Ulteriore voce in diminuzione è quella relativa alle indennità di trasferta dei revisori che passano da euro 5.195 nel 2021 ad euro 3.060 nel 2022.

[1] Il totale presente in rendiconto e che si evince anche dal verbale del Collegio dei revisori è pari ad euro 325.510. Risultano, dunque, euro 4 di differenza rispetto al totale presente in tabella. In particolare, c'è una differenza di 1 euro rispetto alle voci relative al Presidente ed euro 3 rispetto alle voci relative ai revisori.

Organismo di partenariato della risorsa mare

Con decreto presidenziale n. 43 del 17 giugno 2021, è avvenuta la nomina dell'Organismo di partenariato risorsa mare per il quadriennio 2021-2025.

Il suddetto è composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede, dal comandante del porto ovvero dei porti, già sedi di Autorità di sistema portuale, facenti parte del sistema portuale dell'Autorità di sistema portuale, nonché dalle rappresentanze delle plurime categorie normativamente previste.

Nell'anno 2022, il suddetto organismo si è riunito 6 volte.

Nelle sedute, le parti interessate dei due porti facenti parte dell'AdSP del Mar Ligure Orientale sono stati altresì rese edotte delle iniziative intraprese dall'Ente e degli sviluppi delle opere infrastrutturali in corso di esecuzione.

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

3. ARTICOLAZIONE AMMINISTRATIVA E PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

Segretariato generale

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si avvale del Segretariato generale, Ufficio che si compone del Segretario generale e della Segreteria tecnico – operativa, ai sensi dell'articolo 10 della l. n. 84 del 1994. Al vertice amministrativo si pone il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente, tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore e assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta, non incluso in pianta organica. Il Segretario generale è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e del d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39, nonché ai limiti retributivi di cui all'articolo 23-*ter* del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla l. 24 dicembre 2011, n. 214.

Ai sensi della delibera n. 4 del 14 maggio 2021, era stato rinnovato l'incarico del precedente Segretario generale, già in carica dal 1° giugno 2017, destinato a cessare dopo pochi mesi per dimissioni del titolare, a seguito di conferimento di altro incarico.

Successivamente, con decreto n. 38 del 2022 il Presidente dell'AdSP effettuava una nuova nomina a far data dal 15 marzo 2022, salvo, poi, prorogare tale incarico con decreto n. 138 del 2022, fino al 31 ottobre 2022. A seguire, con delibera del Comitato di gestione n. 16 del 27 ottobre 2022, su proposta del Presidente dell'AdSP, veniva conferito un nuovo incarico di carattere fiduciario, per il quadriennio 2022-2026[2]. I1 rapporto di lavoro è di diritto privato ed è regolato dal contratto individuale, in conformità con il c.c.n.l. dei dirigenti industria. Il trattamento economico è composto da un compenso annuo lordo pari a euro 160.000 di "parte fissa", oltre ad una "parte variabile", fino ad un massimo di euro 30.000, da erogarsi all'avvenuto raggiungimento degli obiettivi annuali assegnati allo stesso.

La Segreteria tecnico-operativa costituisce un unico centro di responsabilità amministrativa, al quale fanno riferimento due strutture di livello dirigenziale (l'area

[2] L'attuale Segretario è in carica dal 1° novembre 2022, essendo stato nominato con delibera del Comitato di gestione n. 16 del 27 ottobre 2022.

tecnica e l'area amministrativa), i cui incarichi, come riferito dall'Ente, sono stati conferiti a seguito di procedura pubblica prevista per gli enti di pianificazione e programmazione. Inoltre, con delibera n. 15 del 25 novembre 2020, per l'anno 2021 è stata effettuata, tra le altre, un'assunzione in organico di tipo dirigenziale, da tempo vacante nell'area tecnica dell'Ente, mentre nell'esercizio in esame non risulta essere stata fatta alcuna nuova assunzione.

Lo Sportello unico amministrativo (Sua)

Il citato d.lgs. n. 169 del 2016 di riordino ha previsto anche l'istituzione dello sportello unico amministrativo con funzioni di *front office* nei confronti dei soggetti deputati ad operare nel porto, relativamente ai procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche all'interno delle circoscrizioni portuali amministrate in via esclusiva dalle AdSP, ad eccezione di quelli concernenti lo sportello unico doganale e dei controlli e la sicurezza.

Il regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio del Sua, secondo le linee guida del Mims, deve essere approvato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'AdSP e dopo aver acquisito il parere dell'organismo di partenariato della risorsa mare.

Lo sportello unico è stato inserito come funzionalità in pianta organica sin dal 2017 ma, in attesa delle linee guida operative da parte di Assoporti, è stato di fatto concretizzato con il Regolamento approvato con decreto n. 63 del 13 settembre 2021.

Le prospettive operative del Sua prevedono un progetto di informatizzazione delle attività. La relativa gara è stata aggiudicata nel 2019 attraverso gli strumenti offerti da Consip. Il prodotto informatico in uso offre un'interfaccia pubblica per la gestione automatizzata dei flussi di lavoro (*workflow*) integrati con strumenti documentali e gestionali, riferibili ai procedimenti amministrativi ed operativi ad essi sottesi. Di rilievo è l'integrazione verso il Sistema pubblico di identità digitale (Spid) e la Carta nazionale dei servizi (Cns), per quanto attiene l'autenticazione di cittadini e imprese ai fini dell'accesso ai servizi dello Sportello unico e *PagoPA*, per poter richiedere l'esecuzione delle transazioni di pagamento elettronico verso la pubblica amministrazione, in maniera *standard*, utilizzando la nuova modalità presso gli aderenti prestatori di servizi di pagamento (Psp).

3.2 La dotazione organica e il personale in servizio

La pianta organica, individuata con delibera n. 17 del 12 luglio 2017, approvata dal Ministero infrastrutture e trasporti con nota del 31 luglio 2017, prevede in totale n. 75 unità di personale, escluso il Segretario generale; la copertura effettiva è di 63 posizioni nel 2021 e di 62 nel 2022, in diminuzione di 1 unità. Dalla tabella si evince, infatti, l'assunzione di una figura non dirigenziale e la cessazione dal servizio di 2 unità impiegatizie.

Tabella 2 - Dotazione organica

Pianta organica *		**2021**	**2022**
Qualifica	Posti in organico	Copertura effettiva	Copertura effettiva
Dirigente	5	4	4
Quadri A	7	7	7
Quadri B	10	6	7
Impiegati	53	46	44
Operai	0	0	0
Totale	**75**	**63**	**62**

*Approvata con delibera Comitato di Gestione n. 17 del 12 luglio 2017
Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Costituzione del rapporto di lavoro del personale

Con deliberazione del Comitato di gestione adottata nella riunione del 1° aprile 2020 è stato revisionato il "Regolamento per il reclutamento del personale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Orientale".

3.3 Spesa per il personale

Nella seguente tabella di raffronto si riporta la spesa impegnata per il personale, relativa all'esercizio 2022.

Tabella 3 - Spese per il personale e il Segretario generale

Tipologia dell'emolumento	2021	2022	Var.ass.	Var.%
Emolumenti al Segretario generale*	185.786	106.372	-79.414	-42,7
Emolumenti fissi al personale dipendente	2.873.021	2.931.339	58.318	2,0
Prestazioni straordinarie e emolumenti variabili	19.415	20.962	1.547	8,0
Oneri della contrattazione decentrata	765.578	847.349	81.771	10,7
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	0	0	0	0,0
Personale non dipendente*	18.700	157.383	138.683	741,6
Indennità e rimborso spese per missioni	9.102	33.125	24.023	263,9
Altri oneri per il personale	87.806	128.401	40.595	46,2
Contributi di liberalità ad associazioni di dipendenti	28.427	38.438	10.011	35,2
Spese per ''organizzazione di corsi per il personale	30.250	41.705	11.455	37,9
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	1.058.996	1.120.085	61.089	5,8
Trattamento di fine rapporto di competenza e incentivi per dimissioni volontarie	56.846	61.060	4.214	7,4
Totale	**5.133.927**	**5.486.219**	**352.292**	**6,9**
Unità di personale	63	62	1	-1,6
Spesa unitaria media	**81.491**	**88.487**	**6.996**	**8,6**

*Personale non incluso nella dotazione organica

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Il totale delle spese per il personale aumenta, nel 2022, del 7 per cento (5 milioni nel 2021 e 5,5 milioni nel 2022).

Gli emolumenti al Segretario generale decrescono del 42,7 per cento rispetto all'esercizio precedente (-79.414 in valore assoluto, passando da euro 185.786 del 2021 ad euro 106.372 nel 2022). La *vacatio* determinatasi per alcuni mesi (dal 14 marzo 2022 al 26 ottobre 2022) in seguito alle dimissioni del titolare e conseguente mancata erogazione dei relativi emolumenti, temporaneamente sostituito dal dirigente facente funzioni, spiega il decremento significativo della relativa voce.

Ulteriori voci di rilievo sono quelle relative al personale non dipendente, inteso come personale assunto a tempo determinato tramite contratti di somministrazione o contratti interinali, che cresce di euro 138.686 in valore assoluto e quella relativa alle indennità e rimborso spese per missioni che cresce di euro 24.023 in valore assoluto. Significativa risulta anche la voce relativa agli emolumenti fissi al personale dipendente che, crescendo del 2 per cento, passa da euro 2.873.021 del 2021 ad

euro 2.931.339 nel 2022, ancorché dipendente dai rinnovi della contrattazione collettiva. Anche gli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente crescono del 5,8 per cento (61.089 in valore assoluto), passando da euro 1.058.996 del 2021 ad euro 1.120.085 nel 2022.

La spesa unitaria media cresce dell'8,6 per cento, denotandosi la variazione significativa ed è attualmente pari a euro 88.487.

Si precisa che al personale non dirigente è attribuito il trattamento economico previsto del vigente c.c.n.l. dei lavoratori dei porti e dalla correlata contrattazione integrativa locale, mentre il rapporto con il personale dirigente è regolato dal vigente c.c.n.l. per i dirigenti di aziende industriali, rinnovato il 30 luglio 2019, in vigore fino al 31 dicembre 2023.

Con decreto presidenziale n. 60 del 15 giugno 2017 è stato approvato il "Regolamento sul trattamento di missione per il personale dirigente e non dirigente in servizio presso l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale" con cui sono state disciplinate le spese rimborsabili di vitto, alloggio e trasporto.

L'analisi della spesa per il personale viene confermata dai dati rilevati dal conto economico il quale fornisce l'indicazione del costo sostenuto dall'Ente per gli emolumenti erogati; l'andamento delle voci ricalca quello già esaminato in precedenza con lievi differenze degli importi, trattandosi di poste derivanti dalla contabilità economica.

Tabella 4 Costo del personale

Tipologia	2021	2022	Var. ass.	Var. %
Salari e stipendi	3.843.780	3.958.521	114.741	3,0
Oneri sociali	1.058.996	1.114.181	55.185	5,2
Quota TFR	346.692	371.552	24.860	7,2
Altri costi	125.336	183.970	58.634	46,8
Costo complessivo	**5.374.804**	**5.628.224**	253.420	4,7
Numero dipendenti	63	62	-1	-1,6
Costo unitario medio	**85.314**	**90.778**	**5.464**	**6,4**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

In merito a quanto precede, considerato l'analogo significativo incremento già rilevato nel precedente esercizio 2021, si invita l'Autorità a voler prestare adeguata attenzione al giusto contenimento ed equilibrio della spesa relativa.

3.4 Valutazione della "*performance* amministrativa" e trasparenza.

3.4.1 Valutazione della *performance*

Con decreto del Commissario straordinario n. 25 del 17 dicembre 2020 era stato nominato il titolare dell'Organismo indipendente di valutazione (Oiv), in forma monocratica, per il triennio 2021-2023[3]. Con decreto n. 193 del 29 dicembre 2023 è stato nominato il nuovo titolare per il triennio 2024-2026.

Le procedure per la valutazione della *performance* riferite al 2022 per il personale dirigente e non dirigente sono state adottate sulla scorta del "sistema di valutazione e misurazione delle *performance*" approvato con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 28 ottobre 2019. Tale strumento, dettaglia le fasi, i tempi, le modalità, i soggetti e le responsabilità del processo di misurazione e valutazione della *performance* organizzativa e individuale, oltre a definire i criteri per l'attribuzione dei premi variabili di produzione per il personale dirigente e non dirigente in relazione agli obiettivi stabiliti nel Piano della *performance*.

La seguente tabella riporta il numero e l'ammontare dei premi erogati per il personale e per il Segretario generale nel 2022.

Tabella 5 Premi erogati al personale

	2021			2022		
Descrizione	Pers. In servizio	N. premi erogati	Euro	Pers. In servizio	N. premi erogati	Euro
Impiegati	46	43	478.657	43	68	556.678
Quadri	13	13	201.421	13	14	210.67
Dirigenti	4	3	57.000	4	4	80.000
Totali	**63**	**59**	**737.078,00**	**60**	**86**	**847.349**
Segretario Generale	1	1	28.500	1	1	30.000
Totali	**64**	**60**	**765.578,00**	**61**	**87**	**877.349**

Fonte: AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Conformemente alla dotazione del fondo per la premialità della rispettiva contrattazione di riferimento, l'ammontare della spesa per i premi erogati cresce nel 2022, nell'ordine del 14,9 per cento, per un importo pari ad euro 847.349, rispetto ad euro 737.078 nel 2021. Anche la spesa per i premi erogati al Segretario generale aumenta, nel 2022, per un

[3] Il precedente responsabile era stato nominato con decreto presidenziale n. 102 del 12 ottobre 2017, per il triennio 2018-2020.

importo pari ad euro 30.000, rispetto a euro 28.500 del 2021. Il numero dei premi, nel 2022, cresce rispetto al 2021, nonostante il numero dei dipendenti in servizio sia lievemente in diminuzione, passando da 63 del 2021 a 60 nel 2022. Nel dettaglio, a specifica richiesta, l'Ente riferisce che i premi di produzione erogati risultano superiori al numero dei dipendenti in quanto la vigente contrattazione di secondo livello prevede la possibilità di corrispondere un premio obiettivo a maggio dell'anno successivo legato per la fascia di impiegati agli obiettivi del dirigente di riferimento, e di attribuire un piccolo premio obiettivo legato a specifici obiettivi individuali che sono attribuiti dal dirigente ai propri collaboratori, in maniera tuttavia non massiva ma specifica e secondo le necessità emerse durante il corso della gestione. In questo modo, quindi, alcuni collaboratori possono ricevere un ulteriore premio individuale, comunque entro il massimo globale stabilito dalla contrattazione collettiva e dallo stanziamento annuale del capitolo.

3.4.2. Anticorruzione e trasparenza

L'Ente ha redatto il "Piano triennale anticorruzione e trasparenza 2020 – 2022", come previsto per tutte le amministrazioni pubbliche, dall'art. 1, comma 2, del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e ai sensi dell'art. 1, comma 5, della l. 6 novembre 2012, n. 190. Il responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (Rpct) è stato nominato con delibera presidenziale n. 36 del 7 giugno 2017, nella persona del Segretario generale. Peraltro, poiché tale figura rappresenta il vertice della gestione amministrativa, questa Corte ritiene doverosa un'attenta riflessione da parte dell'Ente circa l'opportunità della coincidenza dei due ruoli. Il Piano, che è stato approvato secondo le disposizioni della l. 6 novembre 2012, n. 190, con deliberazione presidenziale n. 7 del 30 gennaio 2020, è stato pubblicato nella apposita sezione "Amministrazione Trasparente" del sito *internet* istituzionale dell'Autorità. In adempimento degli obblighi sanciti dal decreto legislativo del 14 marzo 2013 n. 33, dal 10 gennaio 2017 è stato attivato il dominio www.adspmarligureorientale.it, realizzato con risorse interne nel quale si trova il collegamento alla sezione "Amministrazione trasparente" e all'Albo pretorio *on line*.

3.4.3 Rispetto dei limiti di spesa

Nell'esercizio 2022, così come per il 2021, per effetto dell'art. 1, comma 591 della legge di

bilancio n. 160 del 27 dicembre 2019, alcuni dei dispositivi normativi, riguardanti l'applicazione di limiti di spesa su specifiche voci e sui consumi intermedi, hanno smesso di produrre i loro effetti. Il citato comma, infatti, ha introdotto nuovi limiti di spesa, relativamente all'acquisto di beni e servizi, calcolati sul valore medio della spesa sostenuta nel triennio 2016, 2017 e 2018; tale valore ammonta a euro 6.867.685, mentre la spesa sostenuta dall'Ente nel 2022 è pari a euro 6.777.334, come risulta dal prospetto di riclassificazione del bilancio secondo il piano dei conti integrato ex d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132; dunque contenuta nei limiti.

L'Ente ha versato nelle casse dello Stato, come previsto dal comma 94 della citata legge, un importo pari a euro 690.657 al quale si deve sommare un importo pari a euro 13.462 derivante dall'applicazione del limite, di cui all'art. 6, comma 14, del d.l. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla l. 30 luglio 2010, n. 122, riguardante l'acquisto, la manutenzione, il noleggio di autovetture nonché l'acquisto di buoni taxi. Da quanto esposto deriva che il versamento annuale al bilancio dello Stato, pari a euro 704.119, è stato eseguito correttamente dall'Ente, entro il termine del 30 giugno 2022, come attestato anche dal Collegio dei revisori. Giova segnalare che, in merito alle misure di contenimento della spesa per il settore informatico, la norma di contenimento vigente nel 2020 è stata abrogata dall'art. 53, comma 6, del d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla l. 29 luglio 2021, n. 108.

Si ricorda, infine, che a decorrere dal 2015 le p.a. e gli enti sono tenuti a pubblicare l'indicatore trimestrale di tempestività dei pagamenti redatto secondo schemi e modalità definite dal D.p.c.m. del 22 settembre 2014; nell'esercizio in esame l'Ente ha dichiarato un valore di – 9,75 giorni, ovvero le fatture sono state pagate, mediamente, circa 10 giorni prima della scadenza.

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

4.1 Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss)

La pianificazione strategica portuale, disciplinata dal d.lgs. 12 dicembre 2017, n. 232 (il c.d. "Correttivo porti"), assume come base di riferimento il Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss), che deve essere predisposto dalle AdSP in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl), con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Il d.l. n. 121 del 2021, come anticipato nel cap. 1, ha modificato l'art. 5 della l. n. 84 del 1994, semplificando le procedure e gli strumenti di programmazione portuale, mediante il Documento di programmazione strategica di sistema e il Piano regolatore portuale (Prp); quest'ultimo diventa l'unico strumento attuativo della pianificazione delle aree portuali e retro portuali, così come individuate e delimitate nel Dpss, essendo stato eliminato ogni riferimento ai PRdSP (Piani regolatori di sistema portuale), introdotti dalla riforma di cui al d.lgs. n. 169 del 2016.

Il Dpss assume, così, la funzione cardine di individuazione sia dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema, esterni all'ambito portuale, sia degli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei porti stessi.

La pianificazione delle aree portuali e retroportuali resta di competenza esclusiva dell'AdSP, che vi provvede mediante l'approvazione del Piano regolatore portuale (Prp), definito come un piano territoriale di rilevanza statale e che rappresenta, per ciascuna AdSP, l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza. Le AdSP devono individuare le aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, e le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità, indicandole al Mims e alle regioni competenti.

Al Dpss vengono affidate principalmente funzioni di definizione degli obiettivi di sviluppo e dei contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale,

prevedendo la redazione di una relazione sugli obiettivi, scelte operate e criteri seguiti nella identificazionedei contenuti sistemici di pianificazione e assicurando una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori dei singoli porti.

Il Dpss è sottoposto al parere di ciascun comune territorialmente interessato, che si esprime entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell'atto; il documento viene adottato dal comitato di gestione e approvato nei successivi 45 giorni dalla regione (l'eventuale carenza di parere costituisce silenzio assenso), previa intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la conferenza nazionale di cui all'articolo 11-*ter*. Nel caso specifico, la Regione deputata ad approvare il Dpss è la Liguria. Tale documento, approvato il 7 luglio 2022, è stato oggetto di precedenti incontri con la Regione Toscana, ai fini di un'apposita concertazione.

A tale strumento di pianificazione specifica, si aggiungono:

- il Programma triennale delle opere pubbliche (Pto), ai sensi dell'art. 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (ora art. 37, d.lgs. n. 36 del 2023);
- il Piano operativo triennale (Pot), ai sensi dell'art. 9 della l. n. 84 del 1994, soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle, sulla base delle risorse finanziarie disponibili e secondo un ordine di priorità che dà conto del diverso livello di interesse edurgenza che l'Autorità assegna a ciascun intervento.

Il Dpss della AdSP in esame punta sui seguenti elementi chiave:

- eliminazione delle funzioni portuali ormai residuali;
- potenziamento delle funzioni commerciale, crocieristica, cantieristica ed industriale;
- individuazione di misure pianificatorie volte a favorire sinergie funzionali tra i porti della Spezia e Marina di Carrara;
- adeguamento dei fondali al tipo di navi previsto;
- integrazione della funzione del retroporto di Santo Stefano di Magra con le attività portuali e doganali e miglioramenti delle connessioni stradali e ferroviarie di accesso al porto con il sistema ferroviario;
- introduzione di misure atte a ridurre gli impatti portuali sui quartieri urbani circostanti esugli specchi acquei, anche attraverso la alimentazione da banchina dei generatori

delle navi, sostituzione dei mezzi operativi con motori tradizionali con altri a trazione elettrica e/o GNL;

- potenziamento degli impianti ferroviari per raggiungere l'obiettivo del 50 per cento del traffico;
- via ferrovia;
- realizzazione di sistemi di trattamento acque di dilavamento dei piazzali prima del convogliamento in mare;
- ottimizzazione dell'illuminazione portuale (torri faro) mediante sostituzione delle lampade agli ioduri di sodio con lampade a led; incentivazione della raccolta differenziata dei rifiuti da nave e da imbarcazioni da diporto, ecc.

Per questi ultimi fini, il documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale (Deasp), redatto nel 2020, ha come obiettivo principale la riduzione delle emissioni di CO2, nonché l'individuazione di una serie di soluzioni tecnologiche ed innovative che consentano di ridurre l'impiego di energia a parità di servizi offerti, privilegiando le tecnologie maggiormente rispettose dell'ambiente. Come riferito dall'Ente nella relazione annuale, nel 2022, sono state affidate due procedure di gara volte all'affidamento congiunto della progettazione definitiva, della progettazione esecutiva e della realizzazione delle opere (appalto integrato complesso ex art. 48 l. n. 108 del 2021) sia per l'intervento di *cold ironing* del Molo Garibaldi del porto di La Spezia, sia per il *cold ironing* delle banchine del comparto mercantile, 2° e 3° bacino portuale della Spezia. Entrambi gli interventi si prevede vengano completati entro dicembre 2024. Sempre nel 2022, con nota del 9 dicembre 2022 il Mase ha comunicato l'ammissione a finanziamento dei primi 4 progetti dei dieci candidati dalla AdSP MLO al "Progetto GREEN PORTS – PNRR del Ministero della transizione ecologica – Avviso pubblico di manifestazione di interesse per la formulazione di proposte progettuali nell'ambito della componente intermodalità e logistica integrata". I progetti approvati sono:

- Efficientamento energetico delle sedi dell'AdSP;
- Rinnovo parco mezzi con acquisto di mezzi elettrici e a idrogeno;
- Sostituzione gruppi elettrogeni con nuovi gruppi a idrogeno;
- Efficientamento energetico impianti elettrici a servizio dei porti del sistema.

Nel corso del 2022 l'Ente ha installato e reso operative due eco-isole destinate alla raccolta

differenziata dei rifiuti accidentalmente pescati, installate in corrispondenza della banchina Thaon De Revel. Ancora, nel 2022 l'Autorità ha avviato i lavori di sostituzione sulle torri faro dei proiettori esistenti con altri a tecnologia a Led e di efficientamento energetico della sede di Marina di Carrara. Ed infine, il concessionario del Porto di Marina di Carrara, ha installato pannelli fotovoltaici sulle coperture di due capannoni (10.000 mq), mentre a La Spezia il concessionario ha avviato l'installazione fotovoltaica sui capannoni.

4.2 Piano operativo triennale (Pot)

Il Piano operativo triennale, da aggiornare annualmente, concerne le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati. Il Piano consente di proporre al Ministero vigilante e alle amministrazioni locali il programma delle opere da realizzare per lo sviluppo di ciascun porto, con la quantificazione della relativa spesa; costituisce, allo stesso tempo, un utile strumento di conoscenza della singola realtà portuale edelle relative politiche di sviluppo. Ai sensi dell'art. 9, comma 5, della l. n. 84 del 1994, il piano operativo triennale deve essere approvato trenta giorni prima della scadenza del piano vigente.

In data 28 luglio 2021 è stato approvato il nuovo piano operativo triennale 2022-2024.

Tale Piano è articolato in linee di azione strategiche, ognuna delle quali viene declinata nelle seguenti azioni operative:

Linea strategica 1 Nuova pianificazione di sistema dettagliata in: 1a) Il Documento di Pianificazione strategica di sistema (Dpss); 1b) Il Piano regolatore portuale (Prp) del porto della Spezia; 1c) Il Piano regolatore portuale (Prp) del porto di Marina di Carrara.

Linea strategica 2 Sono affrontati temi diversi, tutti volti all'efficientamento e alla ambientalizzazione dei due porti suddivisi in: 2a) attuazione dello Sportello unico doganale: il Centro unico servizi di S. Stefano Magra; 2b) strategie singole al Deasp (Documento energetico e ambientale di sistema portuale); 2c) individuazione di un nuovo modello di gestione del traffico ferroviario; 2d) obiettivi di ampio respiro in tema di traffico merci su ferro.

Linea strategica 3 Avanzamento delle opere principali nei rispettivi porti: 3a) La Spezia-

riempimenti previsti dal vigente Prp; 3b) La Spezia–- dragaggi; 3c) La Spezia-nuovi impianti ferroviari; 3d) La Spezia–- nuovo molo crociere e l'attività crocieristica; 3e) La Spezia – Waterfront; 3f) Marina di Carrara –Waterfont; 3g) Marina di Carrara – nuovi lavori ferroviari; 3h) Marina di Carrara – dragaggi; 3i) Marina di Carrara – sviluppo attività crocieristica.

Linea strategica 4 Progettazione comunitaria, innovazione e digitalizzazione: 4a) La Progettazione comunitaria 2021-2027; 4b) La revisione delle Reti TEN-T e il programma Cef (Connecting Europe Facility) 2; 4c) Piattaforme informatiche e digitalizzazione catena logistica.

Linea strategica 5 Sicurezza (*Safety*) e Sorveglianza (*Security*) controllo accessi in porto, igiene del lavoro e lavoro portuale; 5a) sicurezza ed igiene del lavoro in ambito portuale; 5b) *security* portuale e controllo accessi; 5c) lavoro portuale.

Linea strategica 6 Digitalizzazione dei processi e controllo di gestione della spesa: 6a) transizione al digitale e processi informatici dell'Ente; 6b) controllo della spesa e della sua efficacia in relazione ai benefici attesi; 6c) uso delle risorse umane nell'era digitale.

Il suddetto Piano operativo triennale 2022-2024 tiene conto delle nuove esigenze competitive e di sostenibilità del sistema portuale del Mar Ligure Orientale e allo stesso tempo riprende quanto l'emergenza pandemica Covid-19 ha inevitabilmente ritardato delle precedenti previsioni, soprattutto sotto l'aspetto infrastrutturale. In proposito, nella Relazione annuale 2022 (a pag. 6), l'Ente dichiara che tutte le diverse attività avviate o in fase di realizzazione sono state affidate sulla base di procedure di gara pubblica. Inoltre, il 2022 ha visto l'avvio di tutte le attività relative alla realizzazione delle programmazioni previste nel Pot 2022-2024. Tali attività si distinguono per complessità tecnica ed elevato numero di soggetti pubblici e privati coinvolti, e richiedono una gestione condivisa e integrata ad opera dell'Ente e del suo settore tecnico, e l'adozione di metodi di lavoro project management.

Per quanto riguarda lo sviluppo della funzione commerciale, nel 2022 si sono compiute due tappe fondamentali del percorso finalizzato agli ampliamenti dei moli e delle banchine previsti dal vigente Prp. Nel contesto, ai sensi e con le procedure previste dall'articolo 11 della l. n. 241 del 1990 e dell'articolo 18, commi 6 e 7 della l. n. 84 del94, il 29 luglio 2022 è stato sottoscritto

da AdSP MLO e La Spezia Container Terminal (Lsct) l'Accordo sostitutivo e il 12 dicembre 2022 da AdSP MLO e il Terminal del Golfo (TdG) l'addendum all'accordo procedimentale.

Con l'accordo sostitutivo con la società Lsct, si è aggiornata la concessione demaniale marittima, e stabilito un nuovo piano dettagliato di investimento nelle opere di infrastrutturazione, aggiornandone il valore.

La successione cronologica degli interventi è stata coordinata con le opere di competenza della AdSP MLO, con l'obiettivo di approntare tutto quanto necessario entro il 2026. Più nello specifico, in merito all'accordo sostitutivo della concessione demaniale rep. 91 del 2022, sottoscritto da AdSP MLO e La Spezia Container Terminal, trattandosi di una revisione non sostanziale dell'accordo sostitutivo rep. 7 del 2016 è stata data comunque pubblicità all'istanza presentata e all'esperimento del relativo procedimento tramite pubblicazione di apposito avviso relativo all'istanza presentata da Lsct sul sito AdSP e all'albo pretorio del Comune.

L'Ente sottolinea che, tale nuovo accordo ha recepito il piano aggiornato, il nuovo cronoprogramma ed anche il nuovo piano economico-finanziario legato alle opere di infrastrutturazione, così autorizzando la realizzazione di lavori ed opere inseriti nel cronoprogramma, secondo le modalità inserite nell'accordo.

È stato, inoltre, anticipato l'intervento di ampliamento di calata Ravano, senza però intervenire sugli elementi essenziali dell'opera.

Per quanto riguarda, invece, l'attività crocieristica, nel 2022 è stata sviluppata la progettazione esecutiva del nuovo molo crociere ed è stata bandita la procedura di gara per l'aggiudicazione dell'appalto di esecuzione delle opere, i cui tempi di realizzazione sono vincolati dall'inclusione nell'elenco degli interventi finanziati con il Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) ai sensi del d.l. n. 59 del 2021. L'aggiudicazione dell'appalto è avvenuta il 29 dicembre 2022.

Circa lo sviluppo dell'interfaccia porto-città, nel corso del 2022 la AdSP MLO ha realizzato i seguenti interventi:

- riqualificazione del Molo Italia e di Largo Fiorillo; Autorità di sistema portuale Mar Ligure Orientale;

- definizione dei contenuti del progetto definitivo di riqualificazione degli edifici del demanio marittimo alla radice della banchina Thaon de Revel, che includerà la demolizione e la ricostruzione di altro edificio limitrofo;

- analisi della mobilità finalizzata al miglioramento della circolazione in corrispondenza dell'intersezione stradale fra Viale Italia, Via San Cipriano e V.le San Bartolomeo;
- ai sensi dell'art. 66 del d.lgs. 50 del 2016, nel 2022 si è svolto il procedimento a seguito di pubblicazione di avviso, contenente l'invito agli operatori economici a fornire ogni più utile contributo per la definizione di una procedura di evidenza pubblica per la riqualificazione del waterfront della Spezia, attraverso un partenariato pubblico-privato. Sono pervenuti i contributi di due operatori economici, contenenti tuttavia elementi inadeguati alla costruzione di una procedura di evidenza pubblica, la cui formulazione è stata rinviata alla conclusione dei lavori sulla prima porzione di Porta Paita;
- è stato predisposto il progetto esecutivo degli interventi necessari per aprire alla pubblica fruibilità la prima porzione di 5.000 mq di Calata Paita (alla estremità di ponente di banchina Paita) restituita dal terminalista Lsct, per l'allestimento dell'area con strutture temporanee e arredi. A seguito dell'ottenimento dei necessari pareri e nulla osta è stato aggiudicato l'appalto di lavori, con consegna avvenuta il 15 dicembre 2022.

Con riferimento allo sviluppo dell'accessibilità del porto, nel 2022 sono stati definiti i contenuti dettagliati delle operazioni di dragaggio da effettuare nei porti della Spezia e di Marina di Carrara, incluse nel Piano nazionale dei dragaggi predisposto dall'allora Mims (ora Mit). Inoltre, v'è stata attività di implementazione di un sistema di gestione della sicurezza dell'attività manutentiva. Infatti, per quanto riguarda la manutenzione del patrimonio di competenza dell'AdSP MLO, nel 2022 risultano attivi i seguenti accordi quadro, riepilogati nella tabella che segue:

• Accordo quadro biennale per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza di natura edile sugli edifici e strutture di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sede della Spezia. Biennio 2019-2021 - Importo lavori: euro 1.545.000,00 - contratto applicativo concluso a ottobre 2022;
• accordo quadro biennale per l'esecuzione di interventi manutentivi, anche a carattere di urgenza, afferenti agli impianti speciali di movimentazione e sicurezza del ponte stradale mobile della Darsena Pagliari e della passerella pedonale Thaon Di Revel di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sede della Spezia. Biennio 2020-2022. – Importo lavori: euro 149.350,00;
• accordo quadro biennale di servizi a supporto della programmazione e gestione dell'attività

manutentiva delle banchine portuali di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sede della Spezia. Biennio 2020-2022. – Importo servizi: euro 74.160,00;

• accordo quadro biennale per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, anche a carattere di urgenza, dei gruppi elettrogeni, generatori, motopompe, accumulatori, carica batterie, pannelli a messaggio variabile, centrale operativa, torri faro di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sede della Spezia. Biennio 2021-2023. – Importo lavori: euro 54.218,13;

• accordo quadro per l'esecuzione di interventi manutentivi, anche a carattere di urgenza, su pontili galleggianti e arredi di banchina di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale. Biennio 2021-2023. – Importo lavori: euro 994.500,00;

• accordo quadro biennale per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, anche a carattere di urgenza, delle pavimentazioni stradali di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sede della Spezia. Biennio 2021-2023. – Importo lavori: euro 989.400,00;

• accordo quadro triennale per affidamento delle indagini geognostiche sulle banchine del primo bacino portuale a supporto del piano di gestione informatizzato della manutenzione delle infrastrutture portuali di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale. Triennio 2021-2024. – Importo lavori: euro 209.800,00;

• accordo quadro biennale per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza degli impianti elettrici e speciali, cabine elettriche, torri faro, impianti illuminazione galleria subalvea, cancelli automatici, barriere carraie, dissuasori, spire magnetiche di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sede della Spezia. Biennio 2022-2024. – Importo lavori: euro 992.460,00;

• accordo quadro biennale per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, anche a carattere di urgenza, delle aree verdi di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sede della Spezia. Biennio 2022-2024. – Importo lavori: euro 617.000,00;

• accordo quadro biennale per l'affidamento di servizi di architettura e ingegneria per le attività previste dall'art. 26 del d.lgs. 50 del 2016 (verifica preventiva della progettazione) di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale. Biennio 2022-2024. – Importo servizi: euro 135.000,00;

• accordo quadro quadriennale per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza degli ascensori di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sede della Spezia. Quadriennio 2022-2026. – Importo lavori: euro 77.250,00;

• accordo quadro biennale per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza degli impianti di riscaldamento/raffrescamento dei fabbricati di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sede della Spezia. Biennio 2022-2024. – Importo lavori: euro 618.000,00;

• accordo quadro biennale per l'affidamento di servizi di ingegneria riguardanti i settori cat. E. 20/21 - manutenzione e ristrutturazione di manufatti ed edifici esistenti di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sede della Spezia. Biennio 2022-2024. – Importo servizi: euro 130.000,00.

Secondo quanto riferito dall'Ente a seguito di richiesta istruttoria, gli accordi quadro di cui sopra, sono stati formalizzati mediante specifiche procedure di gara.

Per quanto riguarda il porto di Marina di Carrara, a inizio 2022 è pervenuto il parere positivo del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul piano di adeguamento tecnico funzionale per la razionalizzazione delle banchine interne al molo di sopraflutto del porto di Marina di Carrara e sono proseguite le interlocuzioni finalizzate alla approvazione del nuovo Prp. Inoltre, nel 2022 sono stati definiti i contenuti dettagliati delle operazioni di dragaggio da effettuare nei porti della Spezia e di Marina di Carrara, incluse nel Piano nazionale dei dragaggi predisposto dall'allora Mims (ora Mit). Quanto al progetto Waterfront, nel 2022 è stata aggiudicata la gara per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori riguardanti l'ambito 4 dell'importante progetto di riassetto del "Water Front", redatto in accordo con il Comune di Carrara e con la Regione Toscana. A seguito della sottoscrizione del contratto è stata redatta, verificata e approvata la progettazione esecutiva e il 5 dicembre 2022 sono state consegnate all'appaltatore le aree su cui devono sorgere le opere, per l'avvio delle operazioni di accantieramento e di altre attività preliminari e propedeutiche. Sempre nel 2022 è stato approvato il progetto esecutivo degli interventi relativi agli ambiti 1 e 2 e in data 29 dicembre 2022 è stata aggiudicata, con procedura ristretta, la gara per l'esecuzione dei lavori. Infine, anche su Marina di Carrara, grazie al finanziamento Cef ottenuto con il progetto europeo Marble (*Maritime Port Bridging Landside infrastructure)*, proseguono i lavori relativi al miglioramento dell'accessibilità

ferroviaria al porto, rientranti negli ambiti 1 e 2 del nuovo *waterfront*, il cui progetto definitivo è stato approvato con decreto n. 104 del 16 dicembre 2021. Infine, nel 2022, nell'ambito della convenzione del 30 giugno 2017 sottoscritta con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, in corrispondenza degli attraversamenti stradali sul binario Dorsale Lato Mare, Rfi ha effettuato le attività propedeutiche ai lavori di realizzazione dei passaggi a livello con barriere.

Per completezza, nella seguente tabella n. 6, sono riepilogati gli interventi di manutenzione straordinaria.

Tabella 6 - Manutenzione straordinaria

Impegnato	Descrizione
610.714,44	III Contratto Applicativo Accordo quadro lavori manutenzione straordinaria edile edifici e strutture - COD. OPERA N. 00058
1.173,82	Affidamento della fornitura e posa in opera di segnaletica verticale e accessoria per la viabilità presso l'Area Stagnoni e del Truck Village. Determina di affidamento (E.I.) - INTEGRAZIONE DET. 275/2021 – CESPITE N. 645
15.975,00	Lavori di manutenzione straordinaria anche a carattere d'urgenza dei gruppi elettrogeni, generatori, motopompe, accumulatori, carica batterie, pannelli a messaggio variabile, centrale operativa, torri faro di proprietà dell'Adsp Mlor (ai sensi dell'art. 54 del d.lgs. n. 50/2016 e ss.mm.) - ANNO 2022 - CIG OdS n. 3: ZB03532BC0 -E.I. - COD. OPERA N. 00058
391.368,31	Contratto applicativo n.4 - Accordo quadro biennale per lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza di natura edile sugli edifici e strutture di competenza dell'AdSP Mlor - FABBRICATO "E" - "Fabbricato Ex falegnameria - Viale S. Bartolomeo" - COD. OPERA N. 00058
214.015,97	Accordo quadro per l'esecuzione di interventi di demolizione, anche a carattere di urgenza, su edifici e strutture ricomprese nelle aree di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale Mlor - Primo contratto applicativo - CUP MASTER: F47H20004910005 - COD. OPERA N. 00058
35.380,00	Miglioramento delle condizioni di sicurezza anti-covid e degli impianti tecnologici della sede dell'ufficio territoriale di Marina di Carrara (QUOTA STRAORD) - COD. OPERA N. 00064
121.821,87	Lavori di impermeabilizzazione e sistemazione terrazza della sede dell'ufficio territoriale di Marina di Carrara (COD. OPERA N. 00064)
208.407,85	Interventi di manutenzione sulla banchina di Fezzano - Determina a contrarre – Approvazione Q.E. – COD OPERA N. 00058- VERIFICARE IMPORTO AGGIUDICAZIONE
83.182,35	Determina a contrarre e di affidamento diretto, ai sensi dell'art. 1, comma 2, lett. a), del d.l. 76/2020, del servizio di redazione dello studio preliminare ambientale comprensivo del piano di monitoraggio ambientale e della progettazione esecutiva per l'intervento di dragaggio per il mantenimento della funzionalità e della fruibilità del porto di Marina di Carrara. - COD. OPERA N. 00077
200.923,97	II Contratto App.vo - Accordo quadro biennale per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza delle pavimentazioni stradali di competenza dell'Autorità di sistema portuale MLO-R sede della Spezia - - CUI 91091240118201800007 – CUP F47H20004910005 – PTO 2021-2023 – COD. OPERA N. 00064 - Q.E.-

483.336,00	Lavori di manutenzione straordinaria della banchina lato ponente in località Le Grazie - Comune di Portovenere (SP) - Autorizzazione procedura di gara - Appalto integrato – Approvazione Q.E. - COD. OPERA N.00082
37.475,79	Accordo quadro per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza delle pavimentazioni stradali di competenza dell'Autorità di sistema portuale MLO sede della Spezia - 2 contratto applicativo certificato di pagamento straordinario ai sensi dell'art. 26 comma 1) del d.l. n. 50 del 17/05/2022 - COD. OPERA N. 00058
30.812,15	Accordo quadro per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza delle pavimentazioni stradali di competenza dell'Autorità di sistema portuale MLO sede della Spezia - 1 contratto applicativo certificato di pagamento straordinario ai sensi dell'art. 26 comma 1) del d.l. n. 50 del 17/05/2022 - COD. OPERA N. 00058
250.473,40	Accordo quadro per l'esecuzione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, anche a carattere di urgenza, degli impianti elettrici - 1 CONTRATTO APPLICATIVO - Rif. Decr. 15/2022 - CIG 90394473A5 - CUP F47H20004910005 - MAN. STRAORD. - COD. OPERA N. 00058
288.432,57	I Contratto Applicativo - Accordo quadro biennale per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, anche a carattere di urgenza, su pontili galleggianti e arredi di banchina di competenza dell'AdSP Mlor - MAN STRAORD - COD. OPERA N. 00064
158.914,50	1 Contratto Applicativo PTO 2021-23 - Lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza delle - pavimentazioni stradali - S.Stefano Magra - COD. OPERA N. 00058
532.000,00	Lavori urgenti di rimozione del ponte mobile della darsena Pagliari - La Spezia - servizio di spostamento – E.I. - COD. OPERA N. 00064
72.037,29	Accordo quadro per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza delle pavimentazioni stradali di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale Mlo Sede della Spezia - 1^ contratto applicativo - Certificato di pagamento straordinario di conguaglio ai sensi dell'art. 26 comma 1) del d.l. n. 50 del 17/05/2022 - COD. OPERA N. 00064
31.357,22	Accordo quadro per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza delle pavimentazioni stradali di competenza dell'Autorità di Sistema portuale Mlo sede della spezia 2^ contratto applicativo - certificato di pagamento straordinario di conguaglio ai sensi dell'art. 26 comma 1) del d.l. n. 50 del 17/05/2022 - COD. OPERA N. 00064
238.495,58	1 Contratto Applicativo - Accordo quadro biennale lavori manutenzione aree verdi - MAN. STRAORDINARIA - COD. OPERA N. 00064
58.400,00	Lavori di rimozione e smaltimento amianto nonché messa in sicurezza del capannone della zona del faro del porto di Marina di Carrara - CIG: 9418082F1E - CUP: F47H22001230005 - COD. OPERA N. 00064
237.120,00	Lavori urgenti di rimozione del ponte mobile della Darsena Pagliari - La Spezia - Approvazione Q.E. e affidamento dei lavori di supporto tecnico logistico allo spostamento del ponte - COD. OPERA N. 00064
271.848,63	Lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria delle cancellate in carpenteria metallica presenti nelle aree demaniali marittime della Spezia di competenza di Adsp-Mlor - Approvazione Q.E. - CUP MASTER: F47H22001230005 - COD. OPERA N. 00088
133.168,88	III Contratto App.vo - Accordo quadro pavimentazioni stradali - COD. OPERA N. 00064

71.897,74	Accordo quadro per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria anche a carattere di urgenza delle pavimentazioni stradali di competenza dell'Autorità di sistema portuale Mlo sede della Spezia - 3^ contratto applicativo - certificato di pagamento straordinario ai sensi dell'art. 26 comma 1) del d.l. n. 50 del 17/05/2022 - E.I - COD. OPERA N. 00064
116.769,33	Lavori di ripristino della protezione superficiale delle strutture d'ancoraggio a mare della passerella T. De Revel - COD. OPERA N. 00064
140.822,10	Intervento di pulizia del tratto di canale "Vecchio Dorgia" compreso in area demaniale marittima in località marina del canaletto e ulteriori lavori di manutenzione del canale per la durata di 24 mesi dalla conclusione dei lavori del primo intervento di pulizia. - COD. OPERA N. 00064
819.089,46	Impegno di spesa "global service" triennale relativo ai lavori di manutenzione del porto di Marina di Carrara - Quota anno 2022 - Man Straord. - COD. OPERA N. 00089
129.559,63	Contratto Applicativo n. 1 - Accordo quadro biennale lavori manutenzione ordinaria e straordinaria impianti di riscaldamento/raffrescamento fabbricati di competenza dell'AdSP Mlor -STRAORDINARIA- COD. OPERA N. 00064
281.478,81	Contratto App.vo n. 4 - Accordo quadro lavori manutenzione ordinaria e straordinaria pavimentazioni stradali di competenza dell'Adsp Mlor - COD. OPERA N. 00064
211.641,98	S.E.M.P. - Contratto Applicativo N.2 - Accordo quadro biennale per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, anche a carattere di urgenza, degli impianti normali e speciali, fabbricati, cabine elettriche, torri faro, impianti illuminazione galleria subalvea, cancelli automatici, barriere carraie e spire di competenza dell'AdSP Mlor.- QUOTA STRAORD - COD. OPERA N 00064
268.079,04	Contratto Applicativo N.2 - Accordo quadro biennale per l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, anche a carattere di urgenza, su pontili galleggianti e arredi di banchina di competenza dell'AdSP-MLOr - Quota STRAORD - COD. OPERA N. 00064
128.075,09	Lavori di risanamento conservativo fondazioni e adeguamento impianti di climatizzazione e trattamento aria della sede dell'ufficio territoriale di Marina di Carrara – Approvazione progetto esecutivo e relativo decreto a contrarre ai sensi dell'art. 32 del d.lgs. n° 50/16 - Q.E. - (E.I.) - COD. - REIMPEGNO SU CANCELLAZIONE RESIDUI 2022 - imp 5474/2020 - OPERA N. 00049
6.874.248,77	

Fonte: AdSP del MLO

Il totale delle manutenzioni straordinarie nel 2022 è pari a euro 6.874.249, a fronte dei 2.714.829 del 2021**.** Gli importi più rilevanti riguardano l'accordo quadro per lavori di manutenzione straordinaria edile di edifici e strutture, pari ad euro 610.714, i lavori di manutenzione straordinaria della banchina lato ponente in località Le Grazie- Comune di Portovenere (SP), pari ad euro 483.336, i lavori di urgente rimozione del ponte mobile della darsena Pagliari- La Spezia- servizio di spostamento, pari ad euro 532.000. Pur non risultando possibile un raffronto analitico con le manutenzioni dell'esercizio 2021, a causa della differenza degli interventi effettuati, da un raffronto numerico si evidenzia che, mentre il totale delle somme impegnate

nel 2021 era pari ad euro 59.220.000,00, nel 2022 il totale è pari ad euro 89.219.092,25.

4.3 Programma triennale delle opere (Pto)

Il bilancio triennale, allegato al bilancio di previsione annuale è corredato del Programma triennale delle opere che rappresenta il quadro degli investimenti, delle relative risorse nonché per consentire la valutazione e la correlazione dei flussi di entrata e uscita. Come riferito dall'Ente, attraverso la tabella allegata alla relazione annuale 2022, varie sono le opere pubbliche che si trovano in stato di avanzamento. Alcune sono del tutto completate; altre, in via di completamento.

Con riferimento alla tabella seguente, a seguito di nota istruttoria, l'Ente riferisce che l'unico importo di finanziamento inserito è quello dei 22.000.000. Gli altri importi fanno chiaramente riferimento a modalità di copertura differente.

Di seguito si riporta la tabella sintetica del programma triennale delle opere per gli esercizi dal 2022 al 2024.

Tabella 7 - Programma triennale delle opere 2022-2024

TIPOLOGIA RISORSE	Disponibilità finanziaria			Totale
	2022	2023	2024	
Risorse derivanti da entrate aventi destinazione vincolata per legge	22.000.000,00	0,00	0,00	22.000.000,00
Risorse derivanti da entrate acquisite mediante contrazione di mutuo	92.000.000,00	40.228.960,00	49.038.940,00	181.267.900,00
Risorse acquisite mediante apporti di capitali privati	30.000.000,00	0,00	0,00	30.000.000,00
Stanziamenti di bilancio	38.700.000,00	8.331.040,00	7.872.440,00	54.903.480,00
Finanziamenti acquisibili ai sensi dell'articolo 3 del decreto- legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403	0,00	0,00	0,00	0,00
Risorse derivanti da trasferimento di immobili ex art.191 d.lgs. 50/2016				
Altra tipologia	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale	**182.700.000,00**	**48.560.000,00**	**56.911.380,00**	**288.171.380,00**

Fonte: AdSP del MLO

4.4 Pnrr e altri investimenti per interventi di infrastrutturazione

L'Autorità di sistema portuale Mar Ligure Orientale è notevolmente impegnata nell'attuazione di importanti opere ed investimenti previsti nell'ambito della programmazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale per gli investimenti complementari (Pnc), previsto e finanziato con il d.l. 6 maggio 2021, n. 59 convertito, con modificazioni, dalla l. 1° luglio 2021, n. 101, con l'obiettivo di integrare e potenziare i contenuti del già menzionato Pnrr. Al riguardo, l'Ente riferisce di aver raggiunto sia gli obiettivi relativi ai progetti a valere sul Pnrr, sia quelli a valere sul Pnc.

Il Pnc, al quale è applicata la normativa di semplificazione e accelerazione già prevista per il Pnrr (art. 14 d.l. n. 77 del 2021 e art. 1, comma 6, d.l. n. 59 del 2021), si basa su alcuni principi finalizzati a una maggiore efficienza nell'allocazione delle risorse, mediante:

- l'accelerazione della c.d. «messa a terra» degli interventi comprimendo e, ove possibile, anticipando i tempi di definizione dei passaggi amministrativi e burocratici;
- il finanziamento diretto di progetti definiti con obiettivi di realizzazione precisi superando, ove possibile, il semplice riparto delle risorse.

All'interno di questo quadro generale si inseriscono i singoli progetti dell'AdSP Mar Ligure Orientale, in parte finanziati dal Pnrr, in parte finanziati dal Pnc. In particolare, tra i progetti a

valere sul Pnrr, si evidenzia il finanziamento "Green ports".

Di seguito la tabella esplicativa della suddivisione degli importi. In proposito, rilevato che le ultime voci non sembrano essere corrispondenti a quanto inserito all'interno della scheda di monitoraggio che l'Ente invia a codesta Corte, in esito a specifico approfondimento istruttorio, l'AdSP riferisce che il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha comunicato in data 13 febbraio2023 quanto segue: "*è risultato che per alcuni progetti meritevoli di finanziamento non risulta possibile escludere l'applicazione della disciplina aiuti di Stato di cui all'art. 107, par. 1, TFUE, essendo ad ogni modo percorribile la via dell'esenzione dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'art. 108, par. 3, TFUE, alle condizioni codificate nel vigente Regolamento generale di esenzione per categoria (GBER)….. Alla luce di quanto sopra, si chiede a codesta AdSP, per ogni progetto dichiarato meritevole di finanziamento, di voler procedere ad una attenta compilazione e alla sottoscrizione della "scheda progetto integrativa".*

La suddetta AdSP ha provveduto all'invio delle schede richieste, con nota in data 20 febbraio 2023, relative ai progetti di seguito indicati:

LOr/IMP/06 – Infrastrutture energetiche

LOr/PGR/03 – Colonnine ricarica

LOr/PGR/04 – Ricarica idrogeno

LOr/FER/09 – Impianto FV (Impianto Fotovoltaico) e accumulo.

Sono poi intervenute diverse interlocuzioni e richieste di chiarimenti, ma, di fatto, si evidenzia che, ad oggi sussiste ancora attesa circa la definitiva ammissibilità dei progetti da parte del Ministero competente, con significativi ritardi nella programmazione ed avvio degli interventi.

Inoltre, in risposta al quinto monitoraggio al 30 giugno 2024, attivato dalla Sezione ai sensi dell'art. 7, comma 7, del d.l. 31 maggio, 2021, conv. dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, l'Ente ha dichiarato di essere soggetto attuatore di n. 8 progetti, a valere sul Pnrr, per un totale di euro 26.772.000. Tutti i progetti di cui sopra riguardano la Missione 3, Componente 2.

Nella scheda seguente sono riepilogati i progetti di cui al quinto monitoraggio, per complessivi 26,7 mln.

Tuttavia, è necessario segnalare lievi ed apparenti incongruenze relative ai dati inerenti al quarto monitoraggio, che saranno oggetto di approfondimento nel successivo referto.

Tabella 8- Finanziamenti a valere sul Pnrr relativi al quinto monitoraggio

FINANZIAMENTI GREEN PORTS - MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

IMPORTO INTERVENTO	CUP	DESCRIZIONE	IMPORTO FINANZIAMENTO PNRR Intermodalità e logistica integrata" - Investimento 1.1: "Interventi di energia	IMPORTI PAGATI	STATO DI AVANZAMENTO
1.360.000,00	F31I22000470006	Realizzazione di una rete di distribuzione dell'energia elettrica nei porti della Spezia e di Marina di Carrara attraverso l'installazione di colonnine di ricarica per autoveicoli e per mezzi operativi (Lor/PGR/03)	1.360.000,00	15.288	AVVIATO
1.655.000,00	F44C22001170006	Realizzazione di un impianto di produzione e distribuzione di idrogeno rinnovabile nel porto della Spezia al servizio di mobilità a idrogeno operante nei siti della Spezia e di Marina di Carrara (Lor/PGR/04)	827.500,00	0,00	AVVIATO
438.000,00	F47F22000010006	Rinnovo parco automezzi dell'AdSPMLOr attraverso l'acquisto di nuove autovetture di servizio, elettriche e/o a idrogeno, ed un minivan per trasporto collettivo (Lor/MTR/7)	438.000,00	0,00	AVVIATO
4.900.000,00	F41B21002060001	IMPIANTO DI PRODUZIONE E ACCUMULO DI ENERGIA ELETTRICA DA FOTOVOLTAICO SU FABBRICATI PRESENTI IN AMBITO PORTUALE E SU STRUTTURE GALLEGGIANTI NEI PORTI DI LA SPEZIA E DI MARINA DI CARRARA" LOr/FER/09	2.450.000,00	18.227,00	AVVIATO
1.860.000,00	F49H22000010005	Sostituzione di gruppi elettrogeni esistenti con nuovi alimentati ad idrogeno nei porti di La Spezia e Marina di Carrara (Lor/PGR/10)	1.302.000,00	0,00	AVVIATO
625.000,00	F44C22001200006	Efficientamento energetico della sede della Spezia e dell'ufficio territoriale di Marina di Carrara dell'AdSP del Mar Ligure Orientale (Lor/EFE/02)	400.000,00	9.105,00	AVVIATO
14.000.000,00	F41I22000060005	1° lotto di lavori di realizzazione di una infrastruttura energetica in alta tensione a servizio del porto della Spezia (Lor/IMP/06)	1.328.850,00	37.467,00	AVVIATO
1.934.000,00	F44C22001210006	Efficientamento energetico attraverso la sostituzione di proiettori esistenti con altri a tecnologia a led su torri faro di illuminazione a servizio del porto della Spezia e del porto di Marina di Carrara (Lor/EFI/01)	1.934.000,00	23.056	AVVIATO
26.772.000			10.040.350	103.143,00	

Tabella 9 - Finanziamenti a valere sul Pnrr[4]

FINANZIAMENTI GREEN PORTS - MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

IMPORTO INTERVENTO	CUP	DESCRIZIONE	IMPORTO FINANZIAMENTO PNRR Intermodalità e logistica integrata" - Investimento 1.1: "Interventi di energia	AVANZAMENTO AMMINISTRATIVO	STIMA PERCENTUALE AVANZAMENTO FISICO	IMPORTI IMPEGNATI	IMPORTI PAGATI
1.860.000,00	F44C22001180004	Sostituzione di gruppi elettrogeni ad idrogeno nei porti di La Spezia e Marina di Carrara	1.302.000,00	100%	0%	39.254,35	0
438.000,00	F47F22000010006	Rinnovo parco automezzi dell'AdSP MLO attraverso l'acquisto di nuove autovetture di servizio, elettriche e/o a idrogeno, ed un minivan per trasporto collettivo	438.000,00	100%	10,23%	145.794,98	44.814,00
625.000,00	F44C22001200006	Efficientamento energetico della sede della Spezia e dell'ufficio territoriale di Marina di Carrara dell'AdSP del Mar Ligure Orientale	400.000,00	100%	1,12%	426.000,00	6.977,64
1.934.000,00	F44C22001210006	Efficientamento energetico attraverso la sostituzione di proiettori esistenti con altri a tecnologia a LED su torri faro di illuminazione a servizio del Porto della Spezia e del Porto di Marina di Carrara	1.934.000,00	100%	1,19%	117.733,72	23.056,00
14.000.000,00	F41I22000060005	Infrastrutture energetiche	10.011.000,00	100%	0,27%	184.399,19	37.467,19
1.360.000,00	F31I22000470006	Colonnine ricarica	1.360.000,00	100%	1,12%	76.440,00	15.288,00
4.900.000,00	F41I22000160007	Impianto di produzione e accumulo di energia elettrica da fotovoltaico	4.900.000,00	100%	0%	0	0
1.655.000,00	F44C22001170006	Ricarica idrogeno	1.655.000,00	100%	0%	90.000,00	0
26.772.000			22.000.000			1.079.622,24	127.602,83

Fonte: AdSP del MLO

[4] I dati contenuti in tabella, acquisiti a seguito di istruttoria, sono riferiti al quarto monitoraggio della Sezione

Accanto ai suddetti progetti finanziati a valere sul Pnrr, l'AdSP gestisce una rilevante progettualità finanziata con fondi a valere sul Pnc, riassunti nella successiva tabella, per complessivi 57,650 mln.

Tabella 10 - Finanziamenti a valere sul Pnc[5]

FINANZIAMENTI FONDO COMPLEMENTARE - MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

IMPORTO INTERVENTO	CUP	DESCRIZIONE	IMPORTO FINANZIAMENTO FONDO COMPLEMENTARE decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021 n.101, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti";	AVANZAMENTO AMMINISTRATIVO	STIMA PERCENTUALE AVANZAMENTO FISICO	IMPORTI IMPEGNATI	IMPORTI PAGATI
13.870.000,00	F81B21002560007	Approvazione della progettazione definitiva e del quadro economico dell'intervento sul porto di Marina di Carrara - AMBITO 4 "Interventi per la fruibilità protetta della passeggiata sul mare in corrispondenza del molo di Ponente" – CUP F81B21002560007	1.574.000,00	100%	70,97%	13.870.000,00	9.843.603,80
13.000.000,00	F41B21002070001	Nuova cabina di trasformazione alla radice del Molo Garibaldi per Cold Ironing di banchina. CUP F41B21002070001	12.000.000,00	100%	1,31%	13.000.000,00	170.770,89
8.520.000,00	F41B21002060001	Realizzazione delle infrastrutture per il cold ironing del molo Garibaldi. CUP F41B21002060001	5.500.000,00	100%	26,36%	8.520.000,00	2.246.218,59
37.000.000,00	F81B21002570008	Marina di Carrara - Progetto interfaccia porto città - AMBITO 1 "- AMBITO 2 " AMBITO 1-2 CUP F81B21002570008 -	8.576.000,00	100%	1,75%	37.000.000,00	650.246,73
57.000.000,00	F41B21002080001	Realizzazione ed elettrificazione del nuovo Molo crociere nel 1° bacino portuale CUP F41B21002080001	30.000.000,00	100%	1,46%	57.000.000,00	834.874,10
129.390.000,00			**57.650.000,00**			**129.390.000,00**	**13.745.714,11**

Fonte: AdSP del MLO

[5] I dati inseriti in tabella, acquisiti a seguito di istruttoria, sono riferiti al quarto monitoraggio della Sezione

L'AdSP ha, inoltre, in corso altri progetti a valere su ulteriori risorse e fonti di finanziamento europee, di seguito ricostruite:

- Nell'ambito del programma "Interreg Central Europe", l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale partecipa al progetto europeo Accessmile, Migliorare l'accessibilità dell'ultimo miglio per le aree rurali e periferiche ai principali nodi Ten-t dell'Europa centrale tramite l'Ict. Le reti di trasporto transeuropee trasportano gran parte del trasporto merci a lunga distanza in tutta Europa. Il progetto Accessmile ha l'obiettivo di migliorare i collegamenti tra i nodi principali di queste reti e le regioni rurali o periferiche, attualmente piuttosto deboli, con conseguenze negative per gli operatori dei trasporti. A tal fine, i partner sono responsabili di promuovere nuove strategie e piani d'azione per ottimizzare i processi IT relativi ai flussi di trasporto, ai gate e a tecnologie per l'ottimizzazione delle merci.
- Gli elementi essenziali del progetto sono i seguenti.
  - Budget totale: euro 204.620
  - % finanziamento europeo: 80 per cento euro 163.696
  - Termine ultimo progetto: 31 marzo 2026.
- Nell'ambito, invece, del programma "Cef", l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale partecipa a diversi progetti. Infatti, è Implementing Body del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del progetto Fenix - A European Federated Network of Information exchange in Logistics, co-finanziato nell'ambito del Programma europeo Cef – Connecting Europe Facility. Il progetto riguarda i temi della digitalizzazione nella logistica e nei trasporti. Il capofila del progetto è Ertico, organizzazione europea per lo sviluppo dei sistemi di trasporto intelligente che promuove la ricerca e definisce gli standard del settore Its. La partecipazione dell'AdSP del Mar Ligure Orientale è contestualizzata nell'ambito delle attività legate alla digitalizzazione della catena logistica multimodale centrata in particolare nel porto Core Ten-t della Spezia e con origine / destinazione anche Paesi terzi.
- Gli elementi essenziali del progetto sono i seguenti:
  - Budget totale: euro 140.000
  - % finanziamento europeo: 50 per cento euro 70.000

- Termine ultimo progetto: 31 marzo 2023. A seguito di richiesta istruttoria circa gli avvenimenti successivi alla scadenza di cui trattasi, l'Ente ha riferito che il progetto si è effettivamente concluso nei termini previsti (31 marzo 2023) così come da contratto siglato con la Commissione europea e non ha subito proroghe.

- E' partner del progetto I Rail che ha l'obiettivo di sviluppare e attuare procedure tra gli operatori ferroviari a livello europeo al fine di contribuire a un sistema di scambio di informazioni interoperabile ed efficiente in termini di costi e che soddisfi i requisiti delle direttive comunitarie in materia di interoperabilità e sicurezza nei trasporti, tramite l'attuazione delle norme Taf Tsi. L'AdSP del Mar Ligure Orientale svilupperà il tema di ultimo miglio ferroviario portuale, innovando e digitalizzando così i processi ferroviari, logistici e doganali in coerenza con il quadro europeo. Il progetto coinvolge imprese ferroviarie, gestori delle infrastrutture e operatori logistici di Italia, Spagna e Portogallo.
- Si riportano di seguito gli elementi essenziali del progetto:
  - Budget totale: euro 276,500
  - % finanziamento europeo: 40 per cento euro 110.600
  - Termine ultimo progetto: 31 dicembre2023. Anche qui l'Ente riferisce che il progetto si è effettivamente concluso nei termini previsti di cui sopra così come da contratto siglato con la Commissione europea e non ha subito proroghe.
- Riveste il ruolo di *Implementing Body* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel progetto Ursa Major neo. L'obiettivo principale del progetto è quello di sviluppare servizi Its (*Intelligent Transportation System*) per migliorare il traffico merci sulla rete stradale Ten-t, in particolare lungo i corridoi Reno-Alpi e Scandinavo-Mediterraneo, dai porti del Mare del Nord fino a quelli italiani. In particolar modo, obiettivo del pilota nel porto della Spezia è quello di ridurre i tempi di attesa e le code al varco di ingresso al porto tramite l'installazione di tecnologie Ips (*Intelligent Parking System*) integrate con il *Port Community System*. Sono coinvolti partner pubblici e privati di Olanda, Germania, Svizzera e Italia.
- Di seguito si indicano gli elementi essenziali del progetto:
  - Budget totale: euro 800.000
  - % finanziamento europeo: 20 per cento euro 160.000

- Termine ultimo progetto: 31 dicembre 2023. Al riguardo, l'Ente riferisce che il progetto si è effettivamente concluso nei termini previsti, così come da contratto siglato con la Commissione europea e non ha subito proroghe.

- E' beneficiaria del progetto Meridian. Il progetto Meridian, in continuità con il progetto Ursa Major neo e nell'ambito di un ampio partenariato internazionale guidato dal Ministero Federale tedesco del digitale e del traffico, è volto alla promozione della digitalizzazione del sistema di mobilità attraverso l'implementazione di sistemi e servizi digitali lungo i corridoi europei per il trasporto merci più trafficati. Per quel che concerne il porto della Spezia, è previsto lo sviluppo di un progetto pilota che armonizzi i flussi informativi a disposizione degli autotrasportatori, al fine di dare informazioni in anticipo agli autotrasportatori e conseguentemente ottimizzare i tempi di attesa al varco.
- Di seguito gli elementi essenziali del progetto:
  - Budget totale: euro 550.000
  - % finanziamento europeo: 50 per cento euro 275.000
  - Termine ultimo progetto: 31 dicembre 2025.
- E' unico beneficiario del progetto Marble – *Maritime Port Bridging Landside infrastructure*. Il progetto Marble ha come obiettivo generale quello di migliorare la connessione tra il porto Comprehensive di Marina di Carrara e le reti di trasporto stradali e ferroviarie ad esso afferenti. In particolare, il finanziamento ottenuto con il progetto Marble coprirà parte dei costi relativi ai lavori di adeguamento del sistema multimodale di accesso al porto e delle opere marittime necessarie per la loro messa in sicurezza. Tali lavori rientrano nell'ambito 1 del progetto Waterfront del porto di Marina di Carrara.
- Gli elementi essenziali del progetto sono:
  - Budget totale: euro 11.312.763
  - % finanziamento europeo: 20 per cento euro 2.262.553
  - Termine ultimo progetto: 31 luglio 2024.
- Nell'ambito del programma "Horizone", partecipa al progetto europeo Labyrinth. La finalità del Progetto Labyrinth è quella di studiare l'utilizzo degli aeromobili a pilotaggio remoto (droni) per garantire il monitoraggio, ai fini della sicurezza, delle

infrastrutture stradali, ferroviarie e marittime e migliorare così l'efficienza di tutti i modi di trasporto. In particolare, il Porto della Spezia è stato individuato quale sito pilota per studiare, sia dal punto di vista tecnico che legislativo, la possibilità di sperimentare tecnologie innovative, quali gli aeromobili a pilotaggio remoto, per il monitoraggio della sicurezza in ambito marittimo portuale.

- Di seguito gli elementi essenziali del progetto:
  - Budget totale: euro 131.250
  - % finanziamento europeo: 100 per cento euro 131.250.

Termine ultimo progetto: 31 maggio 2023. Il progetto si è effettivamente concluso nei termini previsti di cui sopra così come da contratto siglato con la Commissione europea e non ha subito proroghe.

- All'interno del programma "Life+", L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale partecipa al progetto europeo GreenLife4Seas. Il progetto, che coinvolge Italia e Grecia, mira a rappresentare un benchmark europeo di gestione virtuosa di due categorie di scarti di origine marina di difficile smaltimento: i sedimenti dragati e i gusci di mitili. Per quel che riguarda il porto della Spezia, il progetto realizzerà una pavimentazione sperimentale in banchina realizzata tramite sedimenti di dragaggio opportunamente trattati.
- Gli elementi essenziali del progetto sono:
  - Budget totale: euro 269.652,84
  - % finanziamento europeo: 60 per cento euro 107.861
  - Termine ultimo progetto: 30 settembre 2028.

5. ATTIVITA' ISTITUZIONALE

5.1 Servizi di interesse generale

Il citato d.lgs. n. 232 del 2017 ha disposto l'abrogazione della norma che rinviava ad un decreto del Mit l'individuazione dei servizi di interesse generale nell'ambito portuale, con la conseguenza che la competenza a gestire ed erogare i già menzionati servizi spetta ora *ex lege* alle differenti Autorità amministrative indicate dalle discipline di settore, ferma la valutazione che l'AdSP possa decidere di operare autonomamente nell'ambito delle proprie competenze. Non sussiste, pertanto, alcun obbligo per l'AdSP riferito all'affidamento dei suddetti servizi, fatta eccezione per quello di derivazione europea (direttiva 2000/59/CE; d.lgs n. 182 del 2003) concernente il ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi. Naturalmente, i relativi affidamenti dovranno rispettare le disposizioni generali e quindi, l'obbligo di procedere mediante gara alla selezione del contraente in caso di appalti o concessioni, con possibilità di ricorrere a forme di partenariato pubblico-privato con socio privato selezionato attraverso evidenza pubblica aisensi del d.lgs.19 agosto 2016, n. 175 del 2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica - Tusp) ovvero all'acquisizione in gestione diretta, anche *in house*, alternative tutte da scegliere previa valutazione di maggiore vantaggiosità in termini di efficacia, efficienza ed economicità per l'ottimale erogazione del servizio a beneficio dello sviluppo produttivo e della collettività.

Con il decreto presidenziale n. 15 del 13 febbraio 2023, previo parere favorevole del Comitato di gestione, sono stati individuati i servizi di interesse economico generale (S.I.E.G.) ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera c), della l. n. 84 del 94 e s.m.i, tra cui rientra la pulizia e disinquinamento degli specchi acquei del porto della Spezia.

Di seguito i servizi di interesse generale dell'autorità di che trattasi, che l'Ente ha riferito essere stati tutti affidati sulla base di gara pubblica.

Il servizio di pulizia degli specchi acquei interni alla circoscrizione dell'Autorità di sistema portuale è stato affidato ad una società, sulla base di procedura ad evidenza pubblica, con contratto di durata quinquennale, che scadeva il 31 gennaio 2023. Il valore del contratto è pari a euro 1.470.000, corrispondenti a euro 282.000 l'anno. Alla medesima società è affidato con contratto triennale, del valore di euro 4.784.556, anche il servizio di raccolta,

deposito, trattamento, trasporto e discarica e/o trattamento dei rifiuti liquidi, solidi e alimentari provenienti da navi ormeggiate negli specchi acquei di competenza della AdSP MLO.

Con riferimento al contratto di cui sopra, in scadenza al 31 gennaio 2023, l'Ente riferisce che con il decreto presidenziale n. 121 del 28 luglio 2023, è stato prorogato il contratto Rep. 10/2018 relativo al servizio di pulizia degli specchi acquei del golfo della Spezia sino al 13 dicembre 2023 e, comunque, sino all'individuazione del nuovo appaltatore. Quindi, con la delibera del Comitato di gestione n° 16 in data 3 ottobre 2023, è stato aggiornato il Programma biennale degli acquisti dei servizi e delle forniture 2023 – 2024 dell'Autorità di sistema portuale, il quale prevede i servizi di che trattasi nonché, con la delibera del Comitato di gestione portuale n. 23 datata 30 ottobre 2023, è stato approvato lo schema di organizzazione ai fini della definizione degli atti necessari per l'assentimento in concessione del nuovo servizio di interesse economico generale di pulizia degli specchi acquei del Golfo della Spezia. In relazione a quanto precede, con decreto presidenziale n. 183 del 12 dicembre 2023 è stato approvato il nuovo progetto del servizio con cui si è deciso di contrarre ai sensi dell'articolo 17 del nuovo codice dei contratti pubblici (d.lgs. n. 36 del 2023) ed è stata confermata la proroga del contratto in corso per il tempo strettamente necessario alla conclusione della procedura ad evidenza pubblica. Al riguardo, l'Ente riferisce che la nuova gara ad evidenza pubblica, predisposta in conformità al nuovo bando tipo Anac e ai relativi adempimenti conseguenti a quanto previsto dal nuovo codice dei contratti pubblici, è stata pubblicata il 23 ottobre 2024 e stima di poter aggiudicare il servizio entro la fine dell'anno solare.

Il servizio di pulizia delle aree terrestri comuni è affidato ad altra società con contratto pluriennale, del valore di euro 2.297.610,65 con scadenza il 30 aprile 2023. In proposito viene riferito che, alla luce del decreto presidenziale n. 46 del 28 aprile 2023 e del decreto presidenziale n. 145 del 2023 il contratto è stato prorogato tecnicamente sino al 29 febbraio 2024. Al riguardo, l'Ente riferisce che, acquisito il Cig, la gara è stata pubblicata in data 28 ottobre 2024.

In proposito si richiama l'Ente ad un maggior rispetto delle tempistiche di programmazione e attuazione delle procedure, al fine di prevenire ed evitare il ricorso allo strumento della proroga.

Nella seguente tabella sono esposti i servizi di interesse generale dell'Autorità di che trattasi.

Tabella 11 - Elenco dei servizi di interesse generale

Titolo		data affidamento	Importo annuale escluso IVA	Scadenza	Note
Pulizia quinquennale specchi acquei di competenza AdSP	PROROGHE TECNICHE	Decreto n.50 del 03.05.2023 + Decreto n. 121 del 28/07/2023	282.000	dic-23	Bando pubblicato
Pulizia quinquennale aree terrestri di competenza AdSP	PROROGHE TECNICHE	Decreto n. 46 del 28/04/2023 + Decreto n. 145 del 21/09/2023	398.540	feb-24	Bando pubblicato
Raccolta e trasporto rifiuti navi *	GARA	Decreto nr.58 del 12/05/2023	0	dic-23	concessione
Servizio quadriennale di vigilanza armata aree di competenza ADSPMLOr (accordo quadro)	GARA	Decreto nr.90 del 15.06.2023	1.434.225	giu-27	contratto
Totale					2.114.765

Fonte: AdSP del MLO

* I servizi contrassegnati non sono quantificati in quanto non a carico dell'AdSP ma degli utenti che ne usufruiscono.

Circa le modalità di affidamento, le AdSP sono tenute al rispetto del codice dei contratti pubblici, come peraltro da espresso richiamo dell'art. 6, comma 10, della l. n. 84 del 1994, aggiornate in base alle disposizioni introdotte dalla citata legge comunitaria per la concorrenza e il mercato di cui alla l. 5 agosto 2022, n. 118, nonché del decreto del Mit, di concerto con il Mef, del 28 dicembre 2022, n. 202, entrato in vigore il 15 gennaio 2023, concernente il "Regolamento recante la disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine".

La procedura di gara per la raccolta e trasporto dei rifiuti navi nel porto della Spezia, presente in tabella, è stata aggiudicata con decreto n. 18 del 2024.

Infine, in merito al servizio di vigilanza armata del porto della Spezia anch'esso è stato bandito in data 3 gennaio 2023 ed aggiudicato con decreto n. 90 del 2023.

Gli importi più elevati, come si rileva dalla tabella, sono quelli relativi ai servizi di vigilanza armata (euro 1.434.225) e seguiti dal servizio di pulizia quinquennale delle aree terrestri di competenza dell'AdSP (euro 398.540).

5.2 Manutenzione strutture portuali e opere di grande infrastrutturazione

In merito alle opere di manutenzione straordinaria si richiama quanto già riferito nel paragrafo 4.2 e alla relativa tabella.

Nella seguente tabella sono riportati i dati di sintesi riferiti alle spese sostenute dall'Ente nel 2022 relative alla manutenzione ordinaria delle strutture portuali, nonché per le opere di grande infrastrutturazione che, come riferito dall'Ente, sono state affidate mediante gara pubblica.

Tabella 12 - Manutenzione ordinaria

Descrizione	2021	2022	Var. ass.	Var. %
Prestazione per manutenzioni, riparazioni e adattamenti beni di proprietà	101.419	160.354	58.935	58,1
Prestazione di manutenzioni immobili	39.196	0	-39.196	-100
Spese per manutenzione fondali, strade e demolizioni	822.066	470.288	-351.778	-42,8
Manutenzione in c/capitale immobili di proprietà	0	0	0	0
Totale	**962.681**	**630.643**	**-332.038**	**-34,5**

Fonte: AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Gli importi totali mostrano, nel 2022 un decremento del 34,5 per cento, passando da euro 962.681 mila nel 2021 a euro 630.643 mila nel 2022. Gli importi più consistenti si riferiscono alle spese per manutenzioni, riparazioni e adattamenti beni di proprietà che, tuttavia, crescono del 58,1 per cento passando da euro 101.419 mila del 2021 a euro 160.354 mila nel 2022 e le spese per manutenzione fondali, strade e demolizioni che, al contrario, diminuiscono del 48,2 per cento, passando da euro 822.066 mila nel 2021 a euro 470.288 mila nel 2022. Per l'esercizio in esame, non risultano stanziati importi per la voce relativa alla prestazione di manutenzione di immobili.

Infine, nella tabella che segue si fornisce il quadro delle opere di grande infrastrutturazione, per complessivi euro 89.219.092,25.

Tabella 13 - Opere di grande infrastrutturazione

IMPEGNATO	DESCRIZIONE	FINANZIAMENTO	TEMPI DI REALIZZAZIONE
3.020.000,00	Nuova cabina di trasformazione alla radice del Molo Garibaldi per Cold Ironing di banchina. APPROVAZIONE QUADRO ECONOMICO di progetto e nomina del responsabile unico del procedimento (Q.E. € 5.500.000,00) - COD. OPERA N. 00067 - INTEGRAZIONE 2° LOTTO	Euro 5.500.000 decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021 n.101, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti";	Inizio lavori previsto II/2024 - Fine lavori II/2025
1.000.000,00	Realizzazione infrastrutture per il "Cold Ironing" delle banchine a servizio del comparto mercantile, secondo e terzo bacino portuale della Spezia; APPROVAZIONE DEL QUADRO ECONOMICO di progetto e nomina del responsabile unico del procedimento (Q.E. € 12.000.000,00) - COD. OPERA N. 00068 - PNRR - INTEGRAZIONE 2° LOTTO	Euro 12.000.000 decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021 n.101, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti";	Inizio lavori previsto II/2024 - Fine lavori II/2026
9.150.000,00	Approvazione della progettazione definitiva e del quadro economico dell'intervento sul porto di Marina di Carrara - Progetto interfaccia porto città - AMBITO 1 "Porta di levante - intersezione tra viale da Verrazzano, viale Zaccagna e via delle Pinete" - AMBITO 2 "Sistema degli assi stradali specializzati e sistema degli accessi protetti e contrazione del prestito di mutuo C.D.P..- Impegni accertamenti AMBITO 4 "Interventi per la fruibilità protetta della passeggiata sul mare in corrispondenza del molo di Ponente" – Riparametrazione su DP 48/2021 - AMBITO 1-2 CUP F81B21002570008 - AMBITO 4 CIG: 8813677C56 - CUP F81B21002560007 - INTEGRAZIONE 2° LOTTO	Euro 8.576.000 decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021 n.101, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti"; Euro 10.182.019,59 Regione Toscana; Euro 8.200.000 MIT fondi ex art. 18bis Legge 84/94; Euro 2.262.553,00 Progetto Europeo Marble	Inizio lavori previsto II/2024 - Fine lavori prevista III/2025
57.000.000,00	Realizzazione ed elettrificazione del nuovo Molo crociere nel 1° bacino portuale CUP F41B21002080001	Euro 30.000.000 - Decreto MIMS n. 330 del 13 agosto 2021 - Fondo Complementare	Inizio lavori previsto 1/1/2024 - Fine lavori prevista 30/6/2025
4.780.756,00	Lavori di manutenzione straordinaria della banchina lato ponente in località Le Grazie - Comune di Portovenere (SP) - Autorizzazione procedura di gara - Appalto integrato – Approvazione Q.E. - QUOTA FINANZIATA - E.I. - COD. OPERA N.00082 - CUP F27F22000010005	Euro 4.780.756 - Accordo di Programma Mims Del 28.04.22 - Porto di La Spezia – Lavori di manutenzione straordinaria della banchina di ponente in località Le Grazie in aree demaniali marittime di competenza dell'AdSP del Mar Ligure Orientale (CUP F27F22000010005)	Inizio lavori previsto 10/2023 - Fine lavori prevista 30/6/2025
4.383.086,53	Spazio pubblico "Porta Paita" in Calata Paita, nel porto mercantile della spezia: Approvazione Q.E - CIG 92346355E0 - COD. OPERA N. 00078 -CUP F41I22000050005	Risorse proprie	Inizio lavori previsto 01/01/2023 - Fine lavori prevista 31/12/2023 (terminata)
1.703.199,49	Opere di completamento infrastruttura ferroviaria della Spezia Marittima interna al Porto Mercantile - 1° lotto - Gate accesso al porto - Determina a contrarre – Approvazione Q.E. - COD. OPERA N. 00072 - CUP F41J20000020005	Risorse proprie	Inizio lavori previsto 01/01/2023 - Fine lavori prevista 31/12/2023 (terminata)
1.879.702,23	Opere di completamento infrastruttura ferroviaria della Spezia Marittima interna al porto Mercantile - 2° lotto – Sovrappasso pedonale varco canaletto - Decreto a contrarre	Risorse proprie	Inizio lavori previsto 01/01/2023 - Fine lavori prevista 31/12/2023 (terminata)

	– Approvazione Q.E. - COD. OPERA N. 00072 - CUP F41J20000020005		
6.302.348,00	Approvazione del progetto esecutivo e relativo decreto a contrarre, ai sensi dell'art. 32, comma 2, del d.lgs. 50/2016, per l'affidamento in appalto, sulla base del progetto esecutivo posto a base di gara, dei lavori di realizzazione dell'intervento di riprofilatura della testata del molo di sottoflutto del porto di Marina di Carrara. - COD. OPERA N. 00046 - CUP F89G19001000005	Risorse proprie	Inizio lavori previsto 01/02/2024 - Fine lavori prevista 31/05/2025
89.219.092,25	**TOTALE GENERALE**	-	

Fonte: AdSP del MLO

5.3 Autorizzazioni portuali e gestione del demanio marittimo

La gestione del demanio portuale deve essere oggetto di previa, puntuale e complessa programmazione, assicurata dall'AdSP attraverso concessioni afferenti singole aree e banchine ad imprese previamente autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali, ai sensi dell'art. 18 della richiamata l. n. 84 del 1994, nonché delle recenti disposizioni della l. n. 118 del 2022 e del Regolamento del 28 dicembre 2022. Sono altresì sottoposte a concessione da parte dell'AdSP 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, 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.

Con decreto presidenziale n. 17 del 12 febbraio 2018 è stato approvato e reso esecutivo il "Regolamento d'uso dei beni demaniali nei porti di La Spezia e Marina di Carrara", successivamente modificato con decreti presidenziali n. 129 del 30 luglio 2018, n. 24 del 13 marzo 2019 e n. 112 del 7 novembre 2019. Tale regolamento è stato approvato nella versione aggiornata con decreto del Presidente dell'Autorità di sistema portuale n. 100 in data 16 giugno2022. Nel testo del regolamento sono declinati anche i criteri per la determinazione dei canoni demaniali marittimi, in relazione a quanto stabilito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Fatti salvi i canoni derivanti dalle licitazioni private, previste dall'art. 37 del cod. nav., o di quelli derivanti da gara pubblica o dei canoni previsti in accordi sostitutivi o in atti formali, nell'ambito delle singole categorie di concessioni, per il calcolo dei canoni si applicano le tariffe unitarie per ciascuna tipologia di occupazione indicate nella tabella dei canoni demaniali marittimi approvata, nella versione aggiornata, con decreto del Presidente

dell'Autorità di sistema portuale n. 155 in data 25 ottobre2022.

Inoltre, il 4 gennaio 2024, è stato pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente il nuovo Regolamento d'uso dei beni demaniali nei porti di La Spezia e Marina di Carrara, approvato con decreto n. 188 del 22 dicembre 2023.

Per quanto riguarda il 2022, per il porto di La Spezia, si registrano 253 licenze, di cui 29 atti formali e 0 atti di sottomissione. Risalta la funzione turistica e da diporto con 105 concessioni. Con riferimento a queste ultime, l'Ente riferisce che per il rilascio/rinnovo di concessioni demaniali marittime l'AdSP procede d'ufficio o su istanza di parte mediante procedura ad evidenza pubblica nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, proporzionalità, trasparenza, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica.

Di queste, alcune sono state prorogate ai sensi dell'art. 199, comma 3, lettera b) del d.l. 19 maggio2020, n. 34 convertito in legge, con modificazioni, dalla l. 17 luglio2020, n. 77 e successivamente modificato dall'art. 5 comma 3 *bis*, del d.l. 21 ottobre2021, n. 146 convertito, con modificazioni, dalla l. 17 dicembre2021, n. 215 (proroghe Covid).

Per quanto riguarda la riscossione dei canoni l'Ente comunica di non aver rilevato particolari situazioni di morosità, fatta salva qualche situazione di ritardo di pagamento con accertamento degli interessi moratori, ed ha garantito di vigilare su tale aspetto.

I dati relativi all'accertamento dei canoni demaniali sono riportati nelle seguenti tabelle, distinti in ragione del porto di produzione e di funzioni e categorie.

Tabella 14- Gettito dei canoni demaniali - Porto di La Spezia

		2021		2022				
Funzioni	**Categorie**	**Importo**	**Inc.%**	**Importo accertato**	**Inc.%**	**Concessioni numero**	**Var. ass.**	**Var.%**
Commerciale	Terminal operators	3.191.630,02	34,50	3.187.868,37	44,01	11	- 3.761,65	-0,12
	Attività commerciali	88.369,58	0,43	118.255,43	1,63	19	29.885,85	33,82
	Magazzini portuali	-	0,00	-	0,00	0	-	0,00
Industr. e petroliferi	Attività industriali	153.336,22	1,65	43.834,70	0,61	1	- 109.501,52	-71,41
	Depositi costieri	37.492,19	27,73	66.074,45	0,91	5	28.582,26	76,24
	Cantieristica	721.748,33	7,81	812.008,62	11,21	16	90.260,29	12,51
Turistica e diporto	Attività turistica ricreativa	166.927,35	1,93	39.839,17	0,55	3	- 127.088,18	-76,13
	Nautica da diporto	1.656.854,63	1,96	1.932.766,52	26,68	110	275.911,89	16,65
Peschereccia	Attività di pesca	91.571,90	0,85	89.290,78	1,23	20	- 2.281,12	-2,49
Interesse generale	Servizi tecnico nautici	156.887,57	1,39	173.089,81	2,39	13	16.202,24	10,33
	Infrastrutture	344.519,99	3,06	367.490,62	5,07	45	22.970,63	6,67
	Imp. esec. opere in corso	-	0,00	-	0,00	0	-	
Varie		138.748,82	1,19	160.751,15	2,22	32	22.002,33	15,86
Servizio passeggeri		233.952,57	2,50	251.826,72	3,48	7	17.874,15	7,64
Totale		**6.982.039,17**	**100**	**7.243.096,34**	**100**	**282**	**261.057,17**	**3,70**

Fonte: AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Il totale del gettito dei canoni del porto di La Spezia mostra un incremento pari a euro 261.057 nel 2022 (7,2 milioni) rispetto al 2021 (6,9 milioni), nell'ordine del 3,7 per cento, sostanzialmente dipendente da una rilevante crescita della voce concernente le attività connesse ai depositi costieri e della categoria "Attività commerciali". Gli importi più consistenti si registrano nella funzione "turistica e diporto" in cui, tra le categorie, spicca quella della "nautica da diporto", con importi che vanno da 1,6 milioni del 2021 a 1,9 milioni nel 2022. Nella stessa funzione subisce una incoerente contrazione la categoria "attività turistica ricreativa" che diminuisce del 76 per cento. All'interno della funzione "produttivo e industriale" la categoria "cantieristica" risulta in aumento del 12,5 per cento. In fine riguardo al "servizio passeggeri" si rileva un aumento, pari a 7,6 per cento.

Tabella 15 - Gettito dei canoni demaniali- Porto di Marina di Carrara

		2021			2022				
Funzioni	**Categorie**	**Importo Accertato**	**Inc.%**	**N.**	**Importo accertato**	**Inc.%**	**N.**	**Var. ass.**	**Var.%**
Commerciale	Terminal operators	1.445.968,29	58,00	10	1.595.082,04	58,00	10	149.113,75	10,31
	Attività commerciali	309.328,87	12,40	16	278.462,78	12,40	16	-30.866,09	-9,98
	Magazzini portuali	0	0,00	0	0	0,00	0	0,00	0,00
Industr. e petroliferi	Attività industriali	0	0,00	0	0	0,00	0	0,00	0,00
	Depositi costieri	0	0,00	0	0	0,00	0	0,00	0,00
	Cantieristica	371.599,52	14,90	6	416.179,42	14,90	6	44.579,90	12,00
Turistica e diporto	Attività turistica ricreativa	130.546,63	5,20	6	136.060,46	5,20	6	5.513,83	4,22
	Nautica da diporto	126.038,78	5,10	4	136.057,18	5,10	4	10.018,40	7,95
Peschereccia	Attività di pesca	18.548,12	0,70	7	19.206,71	0,70	7	658,59	3,55
Interesse generale	Servizi tecnico nautici	5.000,00	0,20	2	5.397,50	0,20	2	397,50	7,95
	Infrastrutture	54.921,71	2,20	3	94.042,02	2,20	3	39.120,31	71,23
	Imp. esec. opere in corso	30.033,64	1,20	3	27.066,06	1,20	3	-2.967,58	-9,88
Totale		**2.491.985,56**	**100,00**	**57**	**2.707.554,17**	**100,00**	**57**	**215.568,61**	**8,65**

Fonte: AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Il totale dei canoni riscossi nel porto di Marina di Carrara, nel 2022, presenta una situazione di incremento (8,6 per cento), passando da 2,5 milioni del 2021 a 2,7 milioni nel 2022; tale risultato deriva da un incremento generalizzato di tutte le voci relative alle categorie, salvo la voce "attività commerciale" che decresce del 10 per cento circa (euro -30.866,09 in valore assoluto) e la voce "Imp. Esec. Opere in corso" che diminuisce del 9,9 per cento (euro -2.967,58 in valore assoluto).

5.4 Traffico portuale

Nel 2022 la AdSP MLO ha proseguito nella programmazione strategica che ha visto puntare allo sviluppo della complementarità dei traffici la propria azione di riferimento, in tutti i settori del trasporto marittimo, da quello posto in essere tramite *container* a quello delle merci varie, dal *project cargo* alle rinfuse, fino al trasporto passeggeri. Dai dati risulta evidente che la parte preponderante della movimentazione delle merci riguarda lo scalo spezzino che resta al secondo posto in Italia tra i porti di destinazione finale nei traffici relativi ai *container*, con una quota del 18 per cento circa del mercato nazionale. Si evidenzia

la significativa ripresa sia del traffico merci che del traffico passeggeri, che sostanzialmente raggiunge i livelli di traffico pre Covid, mantenendosi sui livelli dell'esercizio finanziario 2019, ma non ancora su quelli del 2017 e 2018, che erano superiori.

Nella seguente tabella sono riportate le movimentazioni merci e passeggeri dell'AdSP.

Tabella 16 - Traffico portuale 2022

Descrizione	2021			2022			Variazioni	
	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Var.ass.	Var.%
Rinfuse liquide	1.007.661	0	1.007.661	1.963.406	0	1.963.406	955.745	94,8
Rinfuse solide	112.224	279.940	392.164	182.989	1.522.489	1.705.478	1.313.314	334,9
Merci varie in colli	5.605.042	9.519.553	15.124.595	5.877.339	9.140.441	15.017.780	-106.815	-0,7
Totale tonnellaggio	**6.724.927**	**9.799.493**	**16.524.420**	**8.023.734**	**10.662.930**	**18.686.664**	2.162.244	13,1
Numero navi			**1.552**			**1.827**	275	17,7
Movimento passeggeri	102.737	5.083	**107.820**	551.579	4.167	**555.746**	447.926	415,4
TEU	762.932	713.982	**1.476.914**	676.889	687.292	**1.364.181**	-112.733	-7,6

Fonte: AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Il totale della movimentazione delle merci mostra un lieve incremento (13 per cento) nel 2022 in cui sono state raggiunte le 18 tonnellate e mezzo, rispetto alle 16 tonnellate e mezzo dell'esercizio precedente. La parte preponderante deriva dalle merci varie in colli, pari a 15 milioni di tonnellate, anche se diminuite dello 0,7 per cento rispetto all'esercizio precedente. Il traffico dei TEU segue un po' l'andamento delle voci precedenti diminuendo del 7,6 per cento, passando da un numero di contenitori pari a 1,5 milioni del 2021 a 1,4 milioni nell'esercizio successivo.

Il movimento dei passeggeri presenta un rilevantissimo aumento, passando dalle 107.820 presenze nel 2021 alle 555.745 presenze nel 2022, (+415,4 per cento).

Nel dettaglio, il porto della Spezia ha registrato un traffico complessivo in crescita dello 0,6 per cento sull'anno precedente, avendo movimentato 13.139.247 tonnellate di merci, di cui

1.963.406 rinfuse liquide (+94,8 per cento), 89.589 di rinfuse solide (+25,7) per cento e 11.086.252 di general cargo, che ha registrato un segno negativo (-7,5per cento). In particolare, il traffico contenitori, soprattutto nella seconda metà dell'anno, ha subito flessioni con un consuntivo del -8,2 per cento rispetto all'anno precedente. Sono stati movimentati complessivamente 1.262.496 TEU, ripartiti in 1.223.172 TEU (-6,9 per cento) di traffico gateway, e in 39.324 TEU (-36,3 per cento) di trasbordo. I contenitori sbarcati sono stati 624.919 TEU (-12 per cento), di cui pieni 368.003 TEU (-4,5 per cento), mentre quelli imbarcati sono ammontati a 637.577 TEU (-4,2 per cento), di cui pieni 546.535 TEU (-9 per cento). Il dato del traffico container si è riflesso sul trasporto ferroviario intermodale del sistema Spezia. Nel complesso, il porto di La Spezia si conferma tra i principali nodi intermodali europei anche nel 2022, con 7.870 treni container (-7,4 per cento), che hanno trasportato 3.280.000 tonnellate di merce (-4 per cento), in un contesto in cui il traffico contenitori ha registrato un trend negativo nell'intera area del Mediterraneo nel 2022, per diversi fattori geopolitici. Molto positivo il traffico passeggeri delle crociere, che ha registrato una decisa ripresa contrassegnata da 529 mila crocieristi transitati nel golfo spezzino (+391 per cento), movimentati da 245 scali nave. Circa il settore crocieristico, si rammenta che nel mese di dicembre 2019 è stato firmato il contratto, ad esito delle procedure di gara di *project financing*, esperita ai sensi del comma 15 art. 183 del d.lgs. 50 del 2016, per la gestione del servizio passeggeri nel porto della Spezia e la realizzazione delle infrastrutture strumentali al servizio stesso, e nello specifico la nuova stazione marittima che sarà realizzata a valle della costruzione del nuovo Molo crociere di Calata Paita.

Nel 2022 il porto di Marina di Carrara ha proseguito il suo trend positivo dei traffici. Rotabili, general cargo, rinfuse solide e project cargo hanno movimentato complessivamente 5.547.417 tonnellate di merci, in aumento del +60,2 per cento sull'anno precedente, ripartite in 1.615.889 tonnellate di rinfuse solide (+403,6 per cento) e 3.931.528 tonnellate di general cargo (+25,1 per cento), che ha compreso 1.307.197 tonn. (+2 per cento) di merci containerizzate, 1.945.921 tonn. (59,9 per cento) di merci Ro-Ro (esclusi i container) e 678.410 di altre merci varie (5,5 per cento). I container complessivamente movimentati sono ammontati a 101.685 TEU (+0,4 per cento), mentre il traffico ro-ro ha registrato 50.506 unità, con un incremento del 58,9 per cento sul 2021, corrispondenti a 619.359 metri lineari (+52,5 per cento). Anche il traffico ferroviario dello scalo carrarino nel 2022 ha continuato a crescere, con 166 treni (+155 per cento), movimentando complessivamente 140.585 tonnellate di merci (+159 per cento). Infine, per quanto riguarda il

traffico passeggeri delle crociere, esordito nel porto di Marina di Carrara in questi ultimi anni, nel 2022 ha ripreso pienamente il suo percorso di sviluppo, con 26.443 crocieristi in transito e 21 scali nave effettuati. Si evidenzia, infatti, il contratto stipulato tra l'Autorità e la società di progetto costituita ad hoc dalle tre maggiori compagnie del settore sulla base di un preventivo contratto di partenariato pubblico-privato che è, poi, confluito in una convenzione. Più nello specifico, come riferito dall'Ente a seguito di richieste istruttorie in merito, l'oggetto contrattuale consta di un investimento di oltre 41 milioni di euro in infrastrutture a carico dell'Autorità portuale, al fine di realizzare il nuovo Molo crociere e provvedere ai lavori di Calata Paita; al concessionario, invece, è affidata la realizzazione del terminal crociere e dell'edificio del servizio polifunzionale, oltre che la gestione esclusiva, mediante *project financing,* del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel porto di La Spezia, ivi comprese le aree e i beni strumentali e/o accessori sul molo Garibaldi e sul nuovo molo Paita. Per quel che riguarda il traffico di imbarco e sbarco passeggeri in *home port*, si evidenzia una costante crescita del traffico passeggeri che nel 2027 si ipotizza arrivare nel complesso a 1.190.000 passeggeri/anno, ed una durata della concessione di 37 anni, che risulta funzionale al recupero degli investimenti effettuati dal concessionario. Anche il traffico delle navi risulta in crescita, passando da un numero pari a 1.552 del 2021, ad un numero pari a 1.827 nel 2022.

5.5 Partecipazioni

In ottemperanza a quanto previsto dal Tusp e a quanto disposto dall'art. 6, comma 11, della l. n. 84 del 1994, così come modificata dal decreto legislativo n. 169 del 2016, l'Ente ha approvato il Piano di razionalizzazione delle società partecipate, con decreto del presidente n. 10 del 20 gennaio 2022, sentito il parere del Comitato di gestione.

Tabella 17 - Elenco società partecipate

	Quota di partecipazione		Percentuale	
Denominazione società*	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**
APLS Investimenti srl	400.000	400.000	100	100
Ce.p.im.	49.286	49.286	0,74	0,74
SLALA	5.000	5.000	0,51	0,51
Spedia S.p.A. (ex Svar)	592.980	592.980	6,62	6,62
D.L.T.M.	20.000	20.000	2,78	2,78
Sistema Turistico Locale	1.500	1.500	1,5	1,5
Associazione Promostudi	11.200	11.200	10	10
Fi.l.s.e.	525.000	525.000	2,32	2,32
Piacenza Expo Spa	0	100.000	0	0,85
Liguria digitale	0	318	0	0,002
Totale	**1.604.966**	**1.705.284**		

*Il numero delle società è riferito alla data del 31 dicembre di ciascun esercizio

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Nel 2022 il numero delle società partecipate dall'Ente è aumentato. Nonostante la presenza di partecipazioni minime l'Ente non ha effettuato alcuna dismissione per le ragioni più avanti decritte; al contrario ha effettuato due nuove acquisizioni: Piacenza Expo Spa con partecipazione dello 0.85 per cento e Liguria digitale con partecipazione dello 0,002 per cento. Si sottolinea che nell'anno di riferimento non era ancora previsto il parere della Corte dei conti in merito alle acquisizioni societarie degli enti di che trattasi.

In particolare, per la Piacenza Expo Spa, a prevalente partecipazione pubblica, l'acquisizione è stata motivata con le sinergie che l'AdSP può favorire nel settore logistico della realtà economico industriale del territorio di Piacenza.

Per la Liguria Digitale, l'acquisizione di una quota pari allo 0,002 per cento del capitale, per un valore di euro 318 è stata motivata con l'esigenza di far parte delle attività relative all'informatizzazione e alla realizzazione di un sistema informativo integrato tramite specifiche convenzioni tra la Regione Liguria, enti locali, pubbliche amministrazioni e soggetti anche diversi. L'AdSP aveva già aderito al progetto istituzionale "Liguria in Rete" al fine di usufruire

dei servizi messi a disposizione tra cui il sistema di pagamento PagoPA. Andrà verificata l'effettiva coerenza e funzionalità di tali esigue partecipazioni rispetto all'intento di generale razionalizzazione perseguito dal legislatore con il decreto legislativo n. 175 del 2016.

Per la Spedia s.p.a., come già si evidenziava nella precedente relazione, era stata già avviata la procedura di liquidazione, con nomina del relativo commissario liquidatore. Per quanto riferito, tenuto conto delle trattative, il liquidatore ritiene possibile che la liquidazione della società possa giungere a conclusione entro la fine del corrente anno o al più tardi entro i primi mesi del prossimo. Dunque, con riferimento alla società Spedia, l'Ente riferisce di attender l'esito della trattativa in corso provvedendo al ribasso dell'ulteriore 10 per cento dei prezzi solamente nel caso in cui la trattativa stessa non si definisse positivamente entro la fine del mese di settembre 2023, anticipando che, viste le difficoltà del mercato immobiliare per gli immobili di tipo commerciale, si prevederebbe una possibile dilazione dei tempi di liquidazione.

Per la società APLS, detenuta al 100 per cento e che ha assunto dal 1° gennaio 2016 sino al 31 dicembre 2017 la concessione della banchina per la gestione del servizio imbarco/sbarco passeggeri nel porto di La Spezia, era stata deliberata con effetto dal 1° gennaio 2018 la procedura di liquidazione. Era stato pertanto nominato quale liquidatore (senza compenso) il dirigente amministrativo dell'AdSP, che aveva avviato il relativo procedimento di liquidazione. La procedura, tuttavia, non risulta ancora oggi conclusa in quanto si è in attesa dell'ultima quota di rimborso da parte dell'Agenzia delle entrate del credito IVA, e del credito Ires (per complessivi circa euro 150.000) maturati gli ultimi anni di esercizio.

In merito alle suddette già citate procedure liquidatorie, questa Corte si riserva più approfondite valutazioni sulla base di una specifica relazione che all'Ente viene raccomandata di rendere all'esito di tali operazioni.

5.6 Attività contrattuale

La tabella che segue indica le modalità di affidamento delle opere e delle forniture dei servizi per l'esercizio finanziario 2022.

Tabella 18 - Attività negoziale

Modalità di affidamento utilizzata	Numero contratti	DI CUI			Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	Spesa sostenuta nell'esercizio in esame
		Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa		
Procedure aperta (art. 60)	4			4	2.230.874,23	1.881.883,74
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art.63)						
Affidamento diretto (art.36 c.2 lett. a)	159		54	105	848.548,41	549.104,69
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2 lett. a)	29			29	5.113.482,95	3.756.268,12
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art.36, c.2, lett. b), c), c bis e d)	38			38	5.673.189,79	3.418.394,00
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art. 3, c.1, lett. c)	11			11	1.009.389,65	971.086,84
Totale complessivo	**241**		**54**	**187**	**14.875.485,03**	**10.576.737,39**

Fonte: AdSP del MLO

Nel dettaglio, l'Ente ha dichiarato di aver fatto ricorso nel 2022 a 4 procedure aperte extra Consip, per un importo di aggiudicazione pari ad euro 2.230.874; a 159 procedure di affidamenti diretti (art. 36, comma 2, lett. a), di cui 54 tramite Mepa e 105 tramite Extra Consip, per un importo di aggiudicazione pari ad euro 848.584; a 38 affidamenti diretti previo confronto di più offerte economiche (art. 36, comma 2, lett. a), Extra Consip, per un importo pari ad euro 5.673.190; a 11 affidamenti diretti in adesione ad accordo quadro/convenzione, Extra Consip, per un importo pari ad euro 1.009.390.

Dunque, l'Ente ha fatto ricorso a 241 contratti, per un totale di euro 14.875.485,03. Si rileva, al riguardo, il numero elevato di procedure di affidamento diretto, per l'utilizzo delle quali si richiama al rigoroso rispetto del codice dei contratti pubblici.

L'Autorità, a tale proposito, ha dichiarato che tutte le procedure sono state espletate tramite la propria piattaforma telematica, costruita con criteri atti a garantire, in primo luogo, la trasparenza e la rotazione degli operatori economici, in secondo luogo, in fase di gara, la tracciabilità, la segretezza e l'inviolabilità delle offerte, precisando che tutti gli atti di gara sono

stati pubblicati da norma di legge (GURI, GUCE, albo pretorio, sito istituzionale, quotidiani etc. Più nello specifico, riferendo l'Ente di avvalersi di una piattaforma telematica certificata, fornita da un operatore economico selezionato a norma del codice degli appalti per gli usi previsti da tale normativa, si ritiene tuttavia di sottolineare l'utilizzo di tale strumento nei soli termini di compatibilità consentiti dall'articolo 1, comma 450, della l. n. 296 del2006.

5.7 Contenzioso

L'Ente, nella nota integrativa allegata al Rendiconto del 2022, ha dichiarato che alla data del 31 dicembre 2022 risultano n. 9 contenziosi per cause civili di cui n. 1 per causa di lavoro e n. 1 ricorso amministrativo. Risulta, inoltre, n. 1 causa tributaria dinnanzi alla Corte di Cassazione (valore euro 600.000). Risultano, inoltre, n. 2 contenziosi per cause penali.

Tra queste, si evidenzia una causa che ha visto l'Ente soccombente. Al riguardo, l'Ente riferisce che, con atto notificato in data 25 ottobre 2016 l'allora Autorità portuale della Spezia è stata citata innanzi il Tribunale delle Imprese di Genova per vedere accolta la richiesta di ristoro di circa euro 17 milioni per riserve nell'ambito dei lavori affidati dall'Autorità portuale con contratto rep. 140 in data 3 ottobre 2001, avente ad oggetto l'esecuzione dei lavori di ampliamento del molo Garibaldi e di ristrutturazione della parte di ponente dello stesso molo, nonché della Calata Malaspina – 2° lotto funzionale per l'importo di euro 28.324.513,15, oltre a euro 265.957,30 di oneri per la sicurezza.

Il Tribunale di Genova, con sentenza n. 1074 del 2022, ha condannato l'AdSP a corrispondere alla ricorrente la somma complessiva di 1.888.246,26, oltre le spese.

Si precisa che nei precedenti bilanci era comunque stato accantonato, a livello di conto economico e fondi rischi, l'importo di euro 1,8 milioni, con conseguente vincolo sull'avanzo di amministrazione.

A seguito di nota istruttoria l'Autorità ha dichiarato di aver valutato il rischio di soccombenza in giudizio, in euro 600.000, di grado mediamente basso, e che lo stesso trova riscontro negli importi stanziati nei relativi fondi per rischi ed oneri di cui al passivo dello Stato patrimoniale.

Al riguardo, l'Ente riferisce che il rischio di soccombenza, come su indicato, è stimato in euro 600.000 a fine 2022. I fondi rischi accantonati, al passivo dello Stato patrimoniale, risultano complessivi per effetto degli accantonamenti effettuati soprattutto negli anni

precedenti.

Infatti, l'Ente ha stanziato importi, per una stima complessiva a fine 2022 pari ad euro 3.343.812 (euro 1.768.849 per il 2022, a differenza dell'esercizio precedente, in cui erano stati stanziati euro 3.616.598) riducendo la copertura dei potenziali rischi e connessi oneri dei contenziosi tributari.

6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

6.1 Dati salienti della gestione

Nella seguente tabella sono riportate le principali risultanze del rendiconto finanziario e della gestione economico-patrimoniale dell'esercizio 2022, approvato dal Comitato di gestione con provvedimento n. 6 del 27 aprile 2023, previo parere favorevole del Collegio dei revisori con verbale n. 3 del 27 aprile 2023. Tuttavia, con esclusivo riferimento al riaccertamento dei residui il Collegio precisa che, al fine di contenere la formazione dei residui e nell'ottica della loro progressiva riduzione, è auspicabile un maggiore impulso alle attività di realizzazione degli investimenti avviati nei vari esercizi nell'ambito del programma annuale delle opere.

Tabella 19 - Sintesi dati contabili

Descrizione	2021	2022	Var.ass.	Var.%
saldo corrente	9.014.555	9.445.881	431.326	4,8
saldo in c/capitale	9.883.624	-50.448.221	-60.331.845	-610,4
Avanzo/disavanzo	18.898.179	-41.002.340	-59.900.519	-317,0
b) Avanzo d'amministrazione	**103.797.644**	**70.836.326**	-32.961.318	-31,8
c) Avanzo economico	**5.845.718**	**8.349.186**	2.503.468	42,8
d) Patrimonio netto	**188.141.945**	**196.491.131**	8.349.186	4,4

Fonte: AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Il quadro fornito dalla tabella in esame mostra il saldo di parte corrente in aumento del 4,8 per cento, passando da 9 milioni del 2021 a 9,5 milioni nel 2022; la parte capitale mostra, invece, un saldo negativo, con un importo pari a -50,5 milioni nel 2022, rispetto ai 9,8 milioni del 2021 (euro -60.331.845 in valore assoluto), in diminuzione del 610,4 per cento, per effetto, esclusivamente, delle maggiori spese effettuate, a titolo di investimenti.

L'esercizio 2022 si chiude quindi con un disavanzo di competenza pari a 41 milioni.

L'avanzo di amministrazione decresce passando dai 103,7 milioni del 2021 a 70,9 milioni nel 2022 (-33 milioni circa in valore assoluto).

L'avanzo economico cresce del 42,8 per cento (euro 2,5 milioni in valore assoluto).

Il patrimonio netto cresce del 4,4 per cento passando dai 188,1 milioni del 2021 ai 196,5 milioni nel 2022.

6.2 Avanzo di competenza

Tabella 20 - Avanzo di competenza

	2021	2022	Var. ass.	Var.%
Totale entrate	101.382.331	83.359.418	-18.022.913	-17,8
Totale uscite	82.484.152	124.361.758	41.877.606	50,8
Avanzo/Disavanzo di competenza	18.898.179	-41.002.340	-59.900.519	-317,0

Fonte: AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Dalla suddetta tabella, si evidenzia, in particolare, che il saldo tra il totale delle entrate e quello delle spese dà luogo ad un disavanzo di competenza pari a 41.002.340. La variazione registra un decremento pari a euro 59.900.519, corrispondente ad una diminuzione pari a 317 per cento, come detto, sostanzialmente dipendente dal forte decremento del saldo in conto capitale, in sostanza connesso all'attuazione degli interventi Pnrr-Pnc.

6.3 Andamento entrate accertate e spese impegnate

La successiva tabella mostra l'andamento degli accertamenti e degli impegni registrati in contabilità nel 2022, l'incidenza percentuale delle poste classificate per titoli sul totale di entrate e spese dell'esercizio e le variazioni in valore assoluto e percentuale delle medesime, in raffronto storico-comparativo con i dati dell'esercizio precedente.

Tabella 21 - Andamento entrate e spese

Entrate	2021	Inc. %	2022	Inc. %	Var. ass	Var. %
Correnti	24.604.011	24,27	28.930.321	34,71	4.326.310	17,58
c/capitale	73.419.156	72,42	50.684.228	60,80	-22.734.928	-30,97
P. di giro	3.359.162	3,31	3.744.869	4,49	385.707	11,48
Totale	**101.382.329**	**100,00**	**83.359.418**	**100,00**	**-18.022.911**	**-17,78**
Spese	**2021**		**2022**			**Var. %**
Correnti	15.589.457	18,90	19.484.441	15,96	3.894.984	25,0
c/capitale	63.535.533	77,03	101.132.449	81,32	37.596.916	59,17
P. di giro	3.359.162	4,07	3.744.869	3,01	385.707	11,48
Totale	**82.484.152**	**100,00**	**124.361.758**	**100,29**	**41.877.607**	**50,77**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Il totale degli accertamenti evidenzia, nel 2022, una diminuzione del 17,8 per cento (euro -18.022.911 in valore assoluto, passando dai 101,4 milioni del 2021 a 83,4 milioni nel 2022); il

dato relativo all'incidenza mostra il peso delle entrate in conto capitale che, in netta diminuzione rispetto al 2021, si attestano al 60,8 per cento (rispetto al 72,42 per cento del 2021). Il totale degli impegni, 82,5 milioni nel 2021 e 124,4 milioni nel 2022, cresce del 50,8 per cento (41,8 milioni in valore assoluto); nella parte delle spese, l'incidenza maggiore (81,3 per cento) si registra tra le spese in conto capitale che crescono di 37,6 milioni in valore assoluto.
Nelle seguenti tabelle sono esposte, nel dettaglio, le entrate accertate e le spese impegnate.

Tabella 22 - Entrate

			Variazioni		Incidenza %	
Entrate correnti	**2021**	**2022**	**assoluta**	**%**	**2021**	**2022**
Trasferimenti da parte dello Stato	995.535	1.041.917	46.382	4,66	4,05	3,60
Contributi dalla Regione Liguria	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Trasferimenti da parte di altri enti del settore pubblico	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Entrate tributarie	13.413.432	16.724.569	3.311.137	24,69	54,52	57,81
Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi	352.531	605.539	253.008	71,77	1,43	2,09
Redditi e proventi patrimoniali	9.588.307	10.419.947	831.640	8,67	38,97	36,02
Poste correttive e compensative di uscite correnti	34.315	13.647	-20.668	-60,23	0,14	0,05
Entrate non classificabili in altre voci	219.891	124.702	-95.189	-43,29	0,89	0,43
Totale	**24.604.011**	**28.930.321**	**4.326.310**	**17,58**	**100,00**	**100,00**
Entrate in conto capitale						
Alienazione di immobili e diritti reali	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Alienazione di immobilizzazioni tecniche diverse e di beni immateriali	0	0	0		0,00	0,00
Realizzo valori mobiliari	0	0	0		0,00	0,00
Riscossione crediti	7.947	0	-7.947	-100,00	0,01	0,00
Trasferimenti dallo Stato	39.551.071	50.671.627	11.120.556	100,00	53,87	175,15
Trasferimenti dalla Regione	12.737.447	0	-12.737.447	100,00	17,35	0,00
Trasferimenti dalla UE	0	12.601	12.601	-100	0,00	0
Trasferimenti da altri enti	15.245	0	-15.245	100,00	0,02	0,00
Accensione di prestiti	21.107.447	0	-21.107.447	-100,00	28,75	0,00
Totale	**73.419.157**	**50.684.228**	**-22.734.929**	**-30,97**	**100,00**	**175,19**
Totale entrate al netto delle partite di giro	**98.023.168**	**79.614.549**	**-18.408.619**	**-18,78**	**133,51**	**275,19**
Partite di giro						
Entrate aventi natura di partite di giro	**3.359.162**	**3.744.869**	**385.707**	**11,48**	**3,31**	**12,94**
Totale entrate	**101.382.330**	**83.359.418**	**-18.022.912**	**-17,78**		**288,14**

Fonte: AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Dalla suddetta tabella si evince, nel complesso, che il totale delle entrate, al netto delle partite di giro, registra una flessione, nell'ordine del 18,8 per cento, passando da 98 milioni nel 2021 a 79 milioni nel 2022, sostanzialmente dovuto al forte decremento delle entrate in conto capitale, ancorché a fronte di una significativa crescita delle entrate correnti.

Nell'ambito delle entrate correnti che, come riportato nella tabella n. 18, rappresentano una parte considerevole delle entrate totali al lordo delle partite di giro, si rileva, infatti, una complessiva ripresa del gettito delle entrate tributarie che passano dai 13,4 milioni del 2021 ai 16,7 milioni del 2022, per effetto della ripresa dei traffici dopo il Covid-19. In ripresa del 71,7 per cento, inoltre, risultano sia le entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi che passano da 352.531 nel 2021 a 605.539 nel 2022, sia quelle derivanti dai redditi e proventi patrimoniali, nella misura del 8,6 per cento, che passano da 9,6 milioni nel 2021 a 10,4 milioni nel 2022. Una flessione riguarda la voce delle poste correttive e compensative delle uscite correnti, che passano da euro 34,3 mila nel 2021 a 13,6 mila nel 2022 (euro -20.668 in valore assoluto). Di converso, per le entrate non classificabili in altre voci, si registra una notevole diminuzione, passando da 219.000 nel 2021 a 124.702 nel 2022.

Le entrate in conto capitale decrescono in maniera significativa, passando da euro 73,4 milioni nel 2021 a 50,7 milioni nel 2022. Tale decremento è dovuto soprattutto alle minori risorse regionali ricevute in funzione degli interventi di infrastrutturazione, in specie a valere sui fondi complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr). Del pari, la voce relativa all'accensione di prestiti, a differenza dell'esercizio 2021, per l'esercizio 2022 risulta pari a 0.

A differenza dei precedenti esercizi, non risultano assegnati nuovi progetti europei. Pertanto, non si registrano entrate nel 2022 sul pertinente capitolo di bilancio. L'Ente assicura, comunque, che è proseguita l'attività sui progetti intrapresi antecedentemente.

La seguente tabella ci fornisce un focus sull'andamento delle entrate tributarie.

Tabella 23 - Entrate tributarie

Entrate tributarie	2021	Inc.%	2022	Inc.%	Var. ass.	Var.%
Tassa erariale	0	0,00	0	0,00	0	
Tasse ancoraggio	2.558.216	19,07	3.273.122	20,52	714.906	27,95
Tasse merci imbarcate – sbarcate	10.429.458	77,75	12.228.326	76,65	1.798.868	17,25
Autorizz. attività nel porto (art. 68 Cod. Nav.)	182.192	1,36	193.584	1,21	11.392	6,25
Autorizz. operazioni portuali (art. 16 l.84/1994)	243.566	1,82	259.191	1,62	15.625	6,42
Totale	**13.413.432**	**100,00**	**15.954.223**	**100,00**	**2.540.791**	**18,94**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Il dettaglio delle entrate tributarie, aumentate nel loro complesso del 19 per cento, mostra un incremento di alcune voci significative. Più nel dettaglio, nel 2022, si registra una crescita degli introiti derivanti dalla tassa di ancoraggio, che passa da 2.588 milioni del 2021 a 3.273 milioni

nel 2022 (euro 714.906 mila in valore assoluto), nonché delle tasse relative all'imbarco e allo sbarco delle merci, che incrementano del 76,7 per cento, passando dai 10 milioni del 2021 ai 12 milioni del 2022 (euro 1.798.868 in valore assoluto). Le autorizzazioni per attività nel porto crescono del 6,2 per cento, passando da euro 182.192 del 2021 ad euro 193.584 nel 2022 (euro 11.392 in valore assoluto); del pari, quelle per operazioni portuali aumentano del 6,4 per cento, passando dai 243.566 del 2021 ai 259.191 del 2022 (euro 15.625 in valore assoluto).

Tabella 24 - Spese

			Variazioni		Incidenza %	
Uscite correnti	**2021**	**2022**	**assoluta**	**%**	**2021**	**2022**
Uscite per gli organi dell'ente	343.368	325.510	-17.858	-5,20	2,20	1,67
Oneri per il personale in attività di servizio	5.133.928	5.486.220	352.292	6,86	32,93	28,16
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizio	1.604.299	1.649.242	44.943	2,80	10,29	8,46
Uscite per prestazioni istituzionali	5.340.387	6.098.031	757.644	14,19	34,26	31,30
Trasferimenti passivi	1.149.290	1.005.838	-143.452	-12,48	7,37	5,16
Oneri finanziari	565	8.181	7.616	1.347,96	0,00	0,04
Oneri tributari	530.678	1.848.300	1.317.622	248,29	3,40	9,49
Poste correttive e compensative di entrate correnti	63.549	7.359	-56.190	-88,42	0,41	0,04
Uscite non classificabili in altre voci	1.423.395	3.055.759	1.632.364	114,68	9,13	15,68
Accantonamento al trattamento di fine rapporto	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Totale	**15.589.459**	**19.484.441**	**3.894.982**	**24,98**	**100,00**	**100,00**
Uscite in conto capitale						
Acquisizioni di beni di uso durevole ed opere immobiliari e investimenti	62.708.912	97.761.839	35.052.927	55,90	98,70	96,67
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	770.971	2.983.870	2.212.899	287,03	1,21	2,95
Partecipazioni e acquisto di valori immobiliari	0	100.318	100.318	0,00	0,00	0,10
Concessioni di crediti e anticipazioni	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Indennità di anzianità e similari dovute al personale cessato dal servizio	19.245	286.422	267.177	1.388,29	0,03	0,28
Oneri comuni	36.405	0	-36.405	100,00	0,06	0,00
Totale	**63.535.533**	**101.132.449**	**37.596.916**	**59,17**	**100,00**	**100,00**
Totale uscite al netto delle partite di giro	**79.124.992**	**120.616.890**	**41.491.898**	**52,44**	**101,30**	**103,33**
Partite di giro						
Uscite aventi natura di partite di giro	**3.359.162**	**3.744.869**	**385.707**	**11,48**	**4,07**	**3,01**
Totale uscite	**82.484.154**	**124.361.759**	**41.877.605**	**50,77**		

Fonte: AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Il totale delle uscite correnti risulta in aumento circa del 25 per cento, con euro 3.894.982 in valore assoluto (da 15,5 milioni nel 2021 a 19,5 milioni nel 2022), prevalentemente dipendente dall'incremento delle uscite in conto capitale.

Crescono le uscite per prestazioni istituzionali (14 per cento) e le uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi (2,8 per cento); gli oneri per il personale in attività e di servizio (da 5,1 milioni a 5,5 milioni) e le uscite non classificabili in altre voci. Si rileva, invece, un calo del 12,5

per cento dei trasferimenti passivi che passano da 1,1 milioni a 1 milione, imputabile soprattutto all'assenza di nuovi impegni per il 2021 direttamente riconducibili ai progetti europei e a valere sulle relative risorse. Crescono in maniera significativa, invece, gli oneri tributari (del 248,3 per cento- da euro 530.678 nel 2021 ad euro 1.848.300 nel 2022), per effetto, in sostanza, dell'aumento dell'Ires sui canoni demaniali. Infine, tra le variazioni più significative si evidenzia quella relativa alle uscite non classificabili in altre voci che crescono del 114,7 per cento, passando da euro 1,4 milioni nel 2021 ad euro 3 milioni nel 2022, riferibile alla chiusura di un contenzioso con un concessionario, conseguente ad una sentenza di primo grado, che ha visto l'Ente soccombente.

Per quanto concerne le uscite in conto capitale, le stesse si riconducono, essenzialmente, alla sola voce acquisizione di beni di uso durevole e opere immobiliari e investimenti, che incide per il 96,7 per cento; tale voce cresce, nel 2022, di 35 milioni in valore assoluto, passando da 62,7 milioni nel 2021 a 97,8 milioni nel 2022, risultando collegata agli investimenti in opere portuali e fabbricati. Nell'ambito dei suddetti finanziamenti, gli importi più rilevanti sono riferibili ai seguenti interventi:

1. Appalto dei lavori relativi agli interventi di riqualificazione e sviluppo del Porto della Spezia, in corrispondenza dell'ambito omogeneo d'intervento n° 5 "Marina della Spezia" - Nuovo Molo Crociere nel primo bacino della Spezia - euro 55.878.332 finanziato per euro 30 milioni nell'ambito del fondo complementare, d.l. 6 maggio 2021, n. 59 di cui sopra;
2. Lavori relativi al porto di Marina di Carrara - progetto interfaccia porto Città - Ambito 1 Porta di levante - intersezione tra viale da Verrazzano, Viale Zaccagna e via delle "Pinete" - Ambito 2 "Sistema degli assi stradali specializzati e sistema degli accessi protetti" – euro 8.505.078,00 finanziati in quota parte da Regione Toscana, dal fondo complementare, dal fondo perequativo ex 18 *bis* della l. n. 84 del 1994, dalla UE e dalla stessa AdSP;
3. Affidamento in appalto dei lavori di realizzazione dell'intervento di riprofilatura della testata del molo di sottoflutto del porto di Marina di Carrara – euro 6.302.348,00 finanziati dalla AdSP;
4. Realizzazione spazio pubblico "Porta Paita" in Calata Paita, nel porto mercantile della Spezia – euro: 4.383.087 finanziati dalla AdSP;

5. Realizzazione Nuova cabina di trasformazione alla radice del molo Garibaldi per *Cold Ironing* di banchina: euro 3.020.000,00 finanziati dalla AdSP;
6. Lavori di manutenzione straordinaria della banchina lato ponente in località Le Grazie - Comune di Portovenere (SP) – euro 4.780.756;
7. Opere di completamento infrastruttura ferroviaria della Spezia Marittima interna al Porto Mercantile - 1° lotto e 2 lotto euro 3.582.902 finanziati tramite decreto 353 del 13 agosto 2020;
8. *Cold Ironing* di banchina del comparto mercantile, secondo e terzo bacino portuale della Spezia – euro 1 milione, finanziato dalla AdSP.

6.4 Situazione amministrativa e andamento dei residui

La seguente tabella mostra l'avanzo di amministrazione rilevato nell'esercizio 2022.

Tabella 25 - Situazione amministrativa

Rendiconto finanziario	2021	2022	Var. ass.	Var.%
Consistenza di cassa all'1.1	**90.320.713**	**97.305.276**	**6.984.563**	**7,73**
Riscossioni				
- in conto competenza	38.416.760	40.916.982	2.500.222	6,51
- in conto residui	3.485.479	8.959.046	5.473.567	157,04
	41.902.239	**49.876.028**	**7.973.789**	**19,03**
Pagamenti				
- in conto competenza	18.015.248	24.985.789	6.970.541	38,69
- in conto residui	16.902.428	21.288.253	4.385.825	25,95
	34.917.676	**46.274.042**	**11.356.366**	**32,52**
Consistenza di cassa al 31.12	**97.305.276**	**100.907.262**	**3.601.986**	**3,70**
Residui attivi				
- degli esercizi precedenti	81.955.576	135.519.321	53.563.745	65,36
- dell'esercizio	62.965.570	42.442.436	-20.523.134	-32,59
	144.921.146	**177.961.757**	**33.040.611**	**22,80**
Residui passivi				
- degli esercizi precedenti	73.959.874	108.656.724	34.696.850	46,91
- dell'esercizio	64.468.904	99.375.969	34.907.065	54,15
	138.428.778	**208.032.693**	**69.603.915**	**50,28**
Avanzo d'amministrazione	**103.797.644**	**70.836.326**	**-32.961.318**	**-31,76**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

La consistenza di cassa al 1° gennaio cresce del 7,7 per cento, passando da 90,3 milioni a 97,3 milioni (euro 6.984.563 in valore assoluto).

Il totale delle riscossioni cresce del 19 per cento (7,8 milioni in valore assoluto), rispecchiando

l'andamento sia delle riscossioni di competenza (6,5 per cento), sia di quelle in conto residui (157 per cento). I pagamenti totali crescono del 32,5 per cento, attestandosi intorno ai 46,3 milioni; nel dettaglio, aumentano sia quelli di competenza (+38,7 per cento), sia quelli in conto residui (+26 per cento). La consistenza di cassa al 31 dicembre cresce rispetto all'esercizio precedente, con un importo pari a 101 milioni, nell'ordine del 3,7 per cento.

L'analisi dei residui attivi e passivi viene affrontata nelle pagine successive.

L'avanzo di amministrazione decresce del 31,8 per cento, passando da 103,7 milioni del 2021 a 70,9 milioni nel 2022, con un saldo negativo pari a -33 milioni in valore assoluto.

La ripartizione dell'avanzo di amministrazione, descritta nella tabella seguente, evidenzia la netta superiorità della parte disponibile (54 milioni) su quella vincolata (17 milioni), una in diminuzione del 33 per cento, l'altra in diminuzione del 28,2 per cento.

Tabella 26 - Riparto avanzo di amministrazione

Parte vincolata	2021	2022	Var. ass.	Var.%
Trattamento di fine rapporto	2.652.405	2.171.330	-481.075	-18,14
Fondo per rischi ed oneri	3.962.623	3.343.812	-618.811	-15,62
Fondo ripristino investimenti	13.167.497	7.629.037	-5.538.460	-42,06
Rischio su contenzioso tributario				
Fondo svalutazione crediti	3.769.008	3.769.008	0	0,00
Vincolo ex d.l. 34/2020				
Totale parte vincolata	**23.551.533**	**16.913.187**	**-6.638.346**	**-28,19**
Parte disponibile	**80.246.111**	**53.923.139**	**-26.322.972**	-32,80
Totale risultato di amministrazione	**103.797.644**	**70.836.326**	**-32.961.318**	**-31,76**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Con riferimento alla voce relativa al rischio sul contenzioso tributario l'Ente, pur nell'anomalia di non aver valorizzato la voce specifica, a seguito di richiesta istruttoria precisa di avere considerato tale rischio all'interno della voce rischi ed oneri, per la quale ha fornito la seguente tabella dimostrativa.

Si evidenzia, inoltre, una significativa diminuzione della voce relativa al trattamento di fine rapporto, motivato dall'Ente con l'esigenza di riallineamento del Fondo, la cui sovrastima negli anni precedenti è emersa da controllo ad hoc.

Tabella 27- Fondo per rischi ed oneri

Descrizione	Valore al 31/12/2021	Incrementi di esercizio	Decrementi di esercizio	Valore al 31/12/2022
Fondo oneri tributari e vari	346.026			346.026
Fondo rischi	800.276			800.276
Fondo rischi ecologici	258.228			258.228
Fondo contenzioso e spese legali	2.299.864		1.952.145	347.719
Fondo assicurazione danni	258.228			258.228
Fondo Imposte	0	1.228.937		1.228.937
Fondo Esodo	0	104.397		104.397
Totale	**7.731.630**	**1.333.334**	**1.952.145**	**7.112.819**

Fonte: Ente

In relazione a tale fondo, con specifico riferimento al rischio contenzioso, l'Ente riferisce di aver decurtato la somma accantonata per uno specifico contenzioso, che è stata utilizzata per eseguire il pagamento previsto dal disposto della citata sentenza.

Nelle seguenti tabelle sono riportati i residui attivi e passivi rilevati nel 2022.

Tabella 28- Residui attivi

Correnti	2021	2022	Var. ass.	Var.%
Consistenza residui al 1° gennaio	4.506.343	3.193.772	-1.312.571	-29,13
Riscossioni	2.975.397	2.047.342	-928.055	-31,19
Variazioni	-384.901	-143.787	241.114	62,64
a) Rimasti da riscuotere al 31 dicembre	1.146.046	1.002.644	-143.402	-12,51
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza	2.047.726	2.775.457	727.731	35,54
Totale complessivo a + b	**3.193.772**	**3.778.101**	**584.329**	**18,30**
C/capitale	**2021**	**2022**	**Var. ass.**	**Var.%**
Consistenza residui al 1° gennaio	81.941.343	137.929.235	55.987.892	68,33
Riscossioni	92.827	6.802.520	6.709.693	7.228,17
Variazioni	-4.732.849	-231.918	-4.964.767	95,10
a) Rimasti da riscuotere al 31 dicembre	77.115.668	130.894.796	53.779.128	69,74
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza	60.813.567	39.352.413	-21.461.154	-35,29
Totale complessivo a + b	**137.929.235**	**170.247.209**	**32.317.974**	**23,43**
P. di giro	**2021**	**2022**	**Var. ass.**	**Var.%**
Consistenza residui al 1° gennaio	4.054.948	3.798.140	-256.808	-6,33
Riscossioni	417.256	109.185	-308.071	-73,83
Variazioni	-4.502	-67.074	-62.572	-1.389,87
a) Rimasti da riscuotere al 31 dicembre	3.693.862	3.621.881	-71.981	-1,95
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza	104.278	314.566	210.288	201,66
Totale complessivo a + b	**3.798.140**	**3.936.447**	**138.307**	**3,64**
Totali	**2021**	**2022**	**Var. ass.**	**Var.%**
Consistenza residui al 1° gennaio	90.502.634	144.921.146	54.418.512	60,13
Riscossioni	3.485.480	8.959.046	5.473.566	157,04
Variazioni	-5.122.252	-442.779	4.679.473	91,36
a) Rimasti da riscuotere al 31 dicembre	81.955.576	135.519.321	53.563.745	65,36
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza	62.965.571	42.442.436	-20.523.135	-32,59
Totale a fine esercizio	**144.921.147**	**177.961.757**	**33.040.610**	**22,80**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Per quanto concerne, in generale, i residui attivi, si registra un significativo incremento, pari al 22,8 per cento (euro 33.040.610 in valore assoluto), passando da euro 144.921.147 del 2021 ad euro 177.961.757 nel 2022. Tale crescita deriva da un significativo aumento delle riscossioni, pari al 157 per cento (euro 5.473.566 in valore assoluto), che passano da euro 3.484.480 del 2021 ad euro 8.959.046 nel 2022. Il totale dei residui attivi di parte corrente risulta in aumento del 18,3 per cento; nel dettaglio si rileva che i residui rimasti da riscuotere al 31 dicembre diminuiscono passando da euro 1.146.046 del 2021 ad euro 1.002.644 del 2022 a causa della diminuzione delle riscossioni pari euro -928.055 in valore assoluto e della consistenza minore

delle variazioni negative. Si rileva, inoltre, un aumento dei residui di competenza che passano da euro 2.047.726 ad euro 2.775.457.

Quanto finora esposto evidenzia, per il 2022, con riferimento ai residui degli esercizi precedenti, una diminuzione delle riscossioni.

Il totale dei residui in conto capitale aumenta del 23,4 per cento nel 2022 (32,3 milioni in valore assoluto). Nel dettaglio, si rileva per un verso un significativo incremento delle riscossioni e dei residui rimasti da riscuotere al 31 dicembre (77,1 milioni nel 2021 e 130,9 milioni nel 2022), dall'altro la forte diminuzione dei residui rimasti da riscuotere dalla competenza (euro 60.813.567 del 2021 ed euro 39.352.413 del 2022). Si rileva, inoltre, un riaccertamento e la conseguente cancellazione di residui attivi di parte corrente pari a euro 442.778,88 a fronte di euro 144.921.143,44 presenti ad inizio 2022. La relazione riferisce che trattasi di residui attivi di parte corrente per euro 143.786,63, relativi ad importi non più esigibili o dovuti ed in particolare, principalmente per gli importi più significativi, per euro 108.886,92 per la cassazione di canoni ed atti formali disposti dagli uffici, per euro 28.093,55 per contributi diversi non più dovuti. Per il restante trattasi di rettifiche di minore entità eseguite su vari capitoli, di storni di residui di importo esiguo ed inferiori ai 30 euro, conformemente al Regolamento sulle concessioni demaniali ed ai fini del perseguimento dell'economicità dell'azione amministrativa. Sono stati inoltre eliminati residui attivi di parte capitale di euro 231.917,91 relativi essenzialmente a contributi europei non più esigibili in quanto i progetti finanziati si sono chiusi. Nella seguente tabella sono riportate le percentuali di riscossione sulla consistenza iniziale, relativamente alla parte corrente, alla parte capitale,alle partite di giro e al totale, dalle quali si evince la capacità di riscossione dell'Ente nelle varie sezioni del bilancio.

Tabella 29- Residui attivi: percentuale delle riscossioni sulla consistenza iniziale

Correnti	2021	2022
Consistenza residui al 1° gennaio	4.506.343	3.193.772
Riscossioni	2.975.397	2.047.342
% delle Riscossioni su Consistenza	**66,03**	**64,10**
C/capitale		
Consistenza residui al 1° gennaio	81.941.343	137.929.235
Riscossioni	92.827	6.802.520
% delle Riscossioni su Consistenza	**0,11**	**4,93**
P. di giro		
Consistenza residui al 1° gennaio	4.054.948	3.798.140
Riscossioni	417.256	109.185
% delle Riscossioni su Consistenza	**10,29**	**2,87**
Totali		
Consistenza residui al 1° gennaio	90.502.634	144.921.146
Riscossioni	3.485.480	8.959.046
% delle Riscossioni su Consistenza	**3,85**	**6,18**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Tabella 30 - Residui passivi

Correnti	2021	2022	Var. ass.	Var.%
Consistenza residui al 1° gennaio	5.902.071	5.488.014	-414.057	-7,02
Pagamenti	2.509.943	3.174.194	664.251	26,46
Variazioni	-1.015.848	-435.087	580.761	57,17
a) Rimasti da pagare al 31 dicembre	2.376.280	1.878.732	-497.548	-20,94
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2015	3.111.734	3.688.327	576.593	18,53
Totale complessivo a + b	**5.488.014**	**5.567.059**	**79.045**	**1,44**
C/capitale	**2021**	**2022**	**Var. ass.**	**Var.%**
Consistenza residui al 1° gennaio	100.050.068	131.805.332	31.755.264	31,74
Pagamenti	13.108.677	17.887.340	4.778.663	36,45
Variazioni	-16.204.821	-8.009.541	8.195.280	50,57
a) Rimasti da pagare al 31 dicembre	70.736.569	105.908.451	35.171.882	49,72
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2015	61.068.762	95.237.553	34.168.791	55,95
Totale complessivo a + b	**131.805.331**	**201.146.004**	**69.340.673**	**52,61**
P. di giro	**2021**	**2022**	**Var. ass.**	**Var.%**
Consistenza residui al 1° gennaio	2.162.537	1.135.432	-1.027.105	-47,50
Pagamenti	1.283.808	226.719	-1.057.089	-82,34
Variazioni	-31.704	-39.172	-7.468	-23,56
a) Rimasti da pagare al 31 dicembre	847.025	869.540	22.515	2,66
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2015	288.407	450.089	161.682	56,06
Totale complessivo a + b	**1.135.432**	**1.319.629**	**184.197**	**16,22**
Totali	**2021**	**2022**	**Var. ass.**	**Var.%**
Consistenza residui al 1° gennaio	108.114.676	138.428.777	30.314.101	28,04
Pagamenti	16.902.428	21.288.253	4.385.825	25,95
Variazioni	-17.252.373	-8.483.800	8.768.573	50,83
a) Rimasti da pagare al 31 dicembre	73.959.874	108.656.724	34.696.850	46,91
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2015	64.468.903	99.375.969	34.907.066	54,15
Totale a fine esercizio	**138.428.777**	**208.032.693**	**69.603.916**	**50,28**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

In generale, rispetto ai residui passivi, si registra un rilevante incremento percentuale pari al 50,3 per cento (euro 69.603.916 in valore assoluto), passando da euro 138.428.777 nel 2021 ad euro 208.032.693 nel 2022. Tale crescita deriva da un consistente incremento dei residui di parte capitale, relativo all'andamento degli investimenti, a fronte di un lieve incremento dei pagamenti, pari al 26 per cento circa (euro 4.385.825 in valore assoluto), passando da euro 16.902.428 nel 2021 ad euro 21.288.253 nel 2022. Il totale dei residui passivi di parte corrente cresce dell'1,4 per cento tra i due esercizi, passando da 5,4 milioni a 5,6 milioni. Nel dettaglio si rileva che i pagamenti aumentano del 26,5 per cento nel 2022. Per quel che riguarda i residui passivi, sono stati stornati complessivi euro 8.483.800,49 a fronte di euro 138.428.777,08 presenti

ad inizio 2022. Della cifra di euro 8.483.800,49 di cui sopra, per quel che riguarda i residui passivi di parte corrente, essi ammontano ad euro 435.087,09 e comprendono voci di svariata tipologia ma riconducibili, essenzialmente, alla chiusura di contratti di servizi diversi in ambito portuale o relativi alla sede dell'Ente, manutenzioni di varia natura (gestioni reti telematiche, servizi di vigilanza, forniture di energia elettrica, manutenzione gruppi elettrogeni, manutenzione fondali e strade, spese per la pulizia delle aree portuali, ecc), utenze cessate.

I residui di parte capitale risultano in aumento del 52,6 per cento (da 131,8 milioni a 201 milioni). I pagamenti risultano in aumento (+ 36,5 per cento), a differenza delle variazioni, pari ad euro 8.009.541 (euro 8.195280 in valore assoluto). Trattasi di economie di spesa relative alla realizzazione di interventi infrastrutturali per i quali si è speso in misura inferiore al quadro economico impegnato all'atto della procedura di gara. Si rileva l'aumento del 49,7 per cento dei residui rimasti da pagare al 31 dicembre e l'aumento dei residui d'esercizio per un importo, in valore assoluto, pari a euro 34.168.791, da 61 milioni a 95,2 milioni).

Il totale delle partite di giro cresce del 16,2 per cento, passando da euro 1.135.432 nel 2021 ad euro 1.319.629 nel 2022. Risulta una diminuzione dei pagamenti pari ad euro 1.057.089 in valore assoluto.

I residui pregressi sono in aumento passando da euro 288.407 nel 2021 ad euro 450.089 nel 2022 (euro 161.682 in valore assoluto).

Nella seguente tabella sono riportate le percentuali di pagamento sulla consistenza iniziale, relativamente alla parte corrente, alla parte capitale, alle partite di giro e al totale, dalle quali si evince la capacità di pagamento dell'Ente nelle varie sezioni del bilancio.

Tabella 31- Residui passivi: percentuale dei pagamenti sulla consistenza iniziale

Correnti	2021	2022
Consistenza residui al 1° gennaio	5.902.071	5.488.014
Pagamenti	2.509.943	3.174.194
% dei Pagamenti su Consistenza	**42,53**	**57,84**
C/capitale		
Consistenza residui al 1° gennaio	100.050.068	131.805.332
Pagamenti	13.108.677	17.887.340
% dei Pagamenti su Consistenza	**13,10**	**13,57**
P. di giro		
Consistenza residui al 1° gennaio	2.162.537	1.135.432
Pagamenti	1.283.808	226.719
% dei Pagamenti su Consistenza	**59,37**	**19,97**
Totali		
Consistenza residui al 1° gennaio	108.114.676	138.428.777
Pagamenti	16.902.428	21.288.253
% dei Pagamenti su Consistenza	**15,63**	**15,38**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Stante la descritta consistenza dei suddetti residui, di cui alcuni anche molto datati, si raccomanda l'adozione di iniziative appropriate volte a favorire una più accurata gestione e smaltimento degli stessi.

6.5 Il conto economico

Il conto economico si chiude con un avanzo di gestione, pari a euro 8.349.186, in aumento del 42,8 per cento (euro 2.503.468 in valore assoluto) rispetto al 2021, sostanzialmente ascrivibile all'incremento dei proventi connessi alle tasse e gettito dei canoni ed all'incremento dei costi per servizi e per il personale. I dati di bilancio sono esposti nella seguente tabella.

Tabella 32 - Conto economico

	2021	2022	Var.ass.	Var.%
A) Valore della produzione				
Proventi della produzione e della prestazione di servizi	23.662.687	28.345.520	4.682.833	19,79
Variaz.delle rimanenze prodotti	0	0	0	0
Variaz.di lavori in corso su ordini	0	0	0	0
Altri ricavi e proventi	995.535	1.041.917	46.382	4,66
Totale valore della produzione (A)	**24.658.222**	**29.387.437**	**4.729.215**	**19,18**
B) Costi della produzione				
per materie prime, consumo e merci	6.518	5.189	-1.329	-20,39
per servizi	8.459.530	9.218.191	758.661	8,97
per godimento beni di terzi	20.887	25.892	5.005	23,96
per il personale	5.374.824	5.628.224	253.400	4,71
amm.to immobilizzazioni immateriali	229.701	377.097	147.396	64,17
ammortamento delle immobilizzazioni materiali	3.427.670	3.125.130	-302.540	-8,83
altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0	0
svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e accantonamenti	0	0	0	0
oneri diversi di gestione			0	
Totale costi della produzione (B)	**17.519.130**	**18.379.723**	**860.593**	**4,91**
Diff. valore/costi prod. (A-B)	**7.139.092**	**11.007.714**	**3.868.622**	**54,19**
C) Proventi ed oneri finanziari				
Proventi da partecipazioni	0	0	0	0
Altri proventi finanziari	5.992	45.529	39537	659,83
Interessi ed altri oneri finanziari	-564	-8.182	-7618	-1350,71
Totale proventi ed oneri finanziari	**5.428**	**37.347**	**31.919**	**588,04**
D) Rettifiche di valore delle attività finanziarie	**0**	**0**	**0**	**100,00**
E) Proventi ed oneri straordinari				
Proventi con sep. indic. plus. da alienazioni	0	0	0	0
plusvalenze da alienazioni	0	0	0	0,00
Oneri straord. sep. indic. minus.da alienaz.	-1.486.944	-1.110.973	375.971	25,28
minusvalenze da alienazioni	0	0	0	0
Sopravv.att/ insuss.pass. gest. residui	1.047.552	474.259	-573.293	-54,73
Sopravv.pass/insuss..att. gest. residui	-328.732	-210.861	117.871	35,86
Totale partite straordinarie	**-768.124**	**-847.575**	**-79.451**	**-10,34**
Risultato prima delle imposte	**6.376.396**	**10.197.486**	**3.821.090**	**59,93**
Imposte dell'esercizio	530.678	1.848.300	1.317.622	248,29
Avanzo economico di gestione	**5.845.718**	**8.349.186**	**2.503.468**	**42,83**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Il totale del valore della produzione cresce del 19,1 per cento (euro 4.729.215 in valore assoluto), passando da euro 24.658.222 nel 2021 ad euro 29.387.437 nel 2022. L'osservazione in dettaglio mostra che la categoria è composta quasi esclusivamente dai proventi relativi alla produzione e alla prestazione di servizi, derivanti da tasse portuali, canoni demaniali, licenze di esercizio di impresa e di iscrizione a registro imprese, contributi dell'Unione

Europea, nonché contributi del settore pubblico.

Il totale dei costi risulta in aumento del 4,9 per cento, passando da euro 17.519.130 nel 2021 a euro 18.379.723 nel 2022. Le voci con importi rilevanti sono essenzialmente due, la prima relativa ai costi dei servizi, nei quali rientrano tutti i costi relativi alle manutenzioni ordinarie delle aree portuali e demaniali della circoscrizione territoriale di competenza, manutenzione fondali, servizi generali di pulizia di specchi acquei, della aree portuali, di vigilanza, le utenze portuali, servizi portuali diversi, servizi informatici e telematici, assicurazioni, costi di gestione di funzionamento della struttura e tutti gli altri costi di carattere generale di funzionamento ed istituzionale (comprensive delle spese relative agli organi quali il Presidente, Comitato di gestione e Collegio dei revisori), spese di promozione di carattere istituzionale dell'Ente e di sviluppo dell'autorità portuale, spese correnti derivanti dalla partecipazione a progetti europei, nazionali e regionali, le spese legali, le quote e i contributi associativi. Tale voce cresce del 9 per cento circa (euro 758.661 in valore assoluto), passando da 8.459.530 nel 2021 a 9.218.191 nel 2022. L'incremento dei costi è riconducibile, principalmente, dalla sommatoria delle voci di seguito esposte, per le variazioni più significative; circa euro 700.000 sono relativi alle utenze energetiche, circa 300.000 alla prestazione di terzi per la gestione servizi portuali, circa 270.000 alle spese promozionali e di propaganda, mentre vi sono minori spese di euro 500.000 per manutenzioni fondali, strade e demolizioni per la realizzazione dei progetti europei, mentre crescono di euro 130.000 circa le spese per servizi informatici e telematici. Restano sostanzialmente invariate le spese per gli organi e le spese relative ai consumi intermedi relativi ai consumi della gestione dell'Ente in senso più stretto. Si registrano comunque nel complesso diversi spostamenti di costo da una voce all'altra. Si rammenta infatti che in merito alla spesa per acquisto di beni e servizi ha inciso in modo marcato l'applicazione dei limiti di cui al disposto della l. di bilancio n. 160 del 2019, i cui effetti sono tuttora vigenti.

Da quanto sopra rappresentato, si evince che l'incremento dei costi è dovuto essenzialmente all'incremento dei costi relativi alle utenze energetiche pari a circa euro 700.000 che sono più che raddoppiati rispetto al 2021, descritte come variabili esogene scaturite dal contesto macroeconomico del 2022, anno in cui i costi di gestione hanno subito le conseguenze di una dinamica inflattiva elevata, e particolarmente accentuata nel settore dei beni energetici e delle materie prime in generale.

Decrescono i costi relativi ad ammortamenti (immobilizzazioni materiali più che

immobilizzazioni immateriali), passando da euro 3.657.372 nel 2021 ad euro 3.502.227 nel 2022. Per l'esercizio finanziario 2022, gli accantonamenti ai fondi rischi sono pari a zero poiché l'Ente ha ritenuto di non dover procedere ad accantonare ulteriori somme, ma di ritenere sufficienti per il sistema dei rischi le risorse già stanziate negli anni precedenti.
Il saldo dei proventi ed oneri finanziari risulta positivo per un importo pari a euro 37.347 contro gli euro 5.428 del 2021. Tali introiti sono riconducibili agli interessi di mora applicati dall'Ente sui ritardati pagamenti (si fa riferimento ai canoni di concessione demaniale), nonché agli interessi per rateizzazioni concordate e concesse sul pagamento sempre sui canoni demaniali.
Il saldo delle partite straordinarie resta negativo passando da euro -768.124 del 2021 ad euro -847.575 nell'esercizio in esame. In particolare, si evidenzia una diminuzione degli oneri, pari al 25,2 per cento, passando da euro –1.486.944 nel 2021 ad euro -1.110.973 nel 2022 (euro 375.971 in valore assoluto). Al contrario, si evidenzia un aumento del 35,9 per cento delle sopravvenienze passive che passano da euro -328.732 nel 2021 ad euro -210.861 nel 2022.

6.6 Lo stato patrimoniale

Nelle seguenti tabelle sono riportati i dati relativi allo stato patrimoniale dell'Ente, attività e passività, per l'esercizio in esame.

Tabella 33 - Stato patrimoniale - Attivo

ATTIVO	2021	2022	Var.ass	Var.%
IMMOBILIZZAZIONI				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	2.235.299	2.259.915	24.616	1,10
Immobilizzazioni in corso ed acconti			0	
Manutenzione straordinaria, migliorie su beni di terzi			0	
Altre			0	
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	**2.235.299**	**2.259.915**	**24.616**	**1,10**
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
Terreni e fabbricati	270.512.570	290.584.198	20.071.628	7,42
Impianti e macchinari	2.532.927	2.503.406	-29.521	-1,17
Attrezzature industriali e commerciali	1.063.930	724.906	-339.024	-31,87
Automezzi e motomezzi	0	0	0	0
Immobilizzazioni in corso e acconti	181.654.902	251.170.817	69.515.915	38,27
Diritti reali di godimento			0	0
Altri beni	256.305	251.923	-4.382	-1,71
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	**456.020.634**	**545.235.250**	**89.214.616**	**19,56**
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
Partecipazioni in:				
altre imprese in corso di acquisizione				
altri enti	1.604.966	1.705.284	100.318	6,25
Crediti Verso altri			0	
Altri titoli			0	0
Crediti finanziari diversi				0
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	**1.604.966**	**1.705.284**	**100.318**	6,25
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	**459.860.899**	**549.200.449**	**89.339.550**	**19,43**
ATTIVO CIRCOLANTE				
Rimanenze	66.148	66.148	0	0
CREDITI				
Residui attivi, con indicazione degli importi esigibili oltre l'esercizio				
Crediti v/utenti, clienti ecc	894.646	406.435	-488.211	-54,57
Crediti v/ Stato/enti pubblici	116.461.041	150.982.693	34.521.652	29,64
Crediti tributari	19.452	2.601	-16.851	-86,63
Crediti verso altri	23.709.887	22.713.712	-996.175	-4,20
TOTALE CREDITI	**141.085.026**	**174.105.441**	**33.020.415**	**23,40**
ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0	0
TOTALE ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0	0
DISPONIBILITA' LIQUIDE				
Depositi bancari e postali	97.305.276	100.907.261	3.601.985	3,70
TOTALE DISPONIBILITA' LIQUIDE	**97.305.276**	**100.907.261**	**3.601.985**	3,70
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	**238.456.450**	**275.078.850**	**36.622.400**	**15,36**
Ratei e risconti	2.163	0	-2.163	-100,00
TOTALE ATTIVO	**698.319.512**	**824.279.299**	**125.959.787**	**18,04**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Il totale dell'attivo dello Stato patrimoniale aumenta del 18 per cento, passando da euro 698.319.512 nel 2021 ad euro 824.279.299 nel 2022 (euro 125.959.787 in valore assoluto).

Nel dettaglio, le immobilizzazioni immateriali, nel 2022, aumentano dell'1,1 per cento, passando da euro 2.235.299 nel 2021 ad euro 2.259.915 nel 2022. Gli incrementi maggiori si riferiscono all'acquisto di licenze informatiche per gli uffici tecnici a Marina di Carrara,

per le manutenzioni evolutive ed implementazioni del software e procedure per i servizi erogati al *port community system*, al progetto di messa in esercizio del modulo Nave/Nostromo, per le nuove licenze del sistema APNet, per le nuove licenze Firewall Fortigate 9000.

Il dato delle immobilizzazioni materiali, pari a 456.020.635 nel 2021 e a 545.235.250 nel 2022, risulta in aumento del 19,6 per cento (euro 89.214.616 in valore assoluto). Nel dettaglio, le voci con importi maggiori sono: "terreni e fabbricati" e "immobilizzazioni in corso e acconti". La prima si incrementa del 7,4 per cento (euro 20.071.628 in valore assoluto), passando da euro 270.512.570 nel 2021 a euro 290.584.198 nel 2022. Tale incremento è dovuto a lavori di riqualificazione, nonché realizzazione di barriere e livellamento dei fondali. La seconda cresce del 38,2 per cento (euro 69.515.915 in valore assoluto), passando da euro181.654.902 nel 2021 a euro 251.170.817 nel 2022.

Per le immobilizzazioni finanziarie, nel corso del 2022, risulta un aumento del 6,2 per cento (euro 100.318 in valore assoluto), passando da euro 1.606.966 del 2021 ad euro 1.705.284 del 2022.

Il totale delle immobilizzazioni si incrementa nel 2022 del 19,4 per cento, passando da euro 459.860.899 nel 2021 a euro 549.200.449 nel 2022 (euro 89.339.550 in valore assoluto).

Il totale dell'attivo circolante, composto da rimanenze, crediti e disponibilità liquide, aumenta del 15,4 per cento (euro 36.622.400 in valore assoluto), passando da euro 238.456.450 nel 2021 a euro 275.078.850 nel 2022. I crediti ammontano, nel 2022 a 174 milioni e crescono del 23,4 per cento rispetto all'esercizio precedente (euro 33.020.415 in valore assoluto). Nell'ambito di questi, la voce relativa a quelli vantati verso lo Stato, altri enti pubblici, risulta cospicua e pari a 150,9 milioni, in aumento rispetto all'esercizio finanziario precedente del 30 per cento circa (euro 34.521.652 in valore assoluto). Gli importi più rilevanti sono riconducibili a: euro 148.808.961 è il credito per i finanziamenti a carico Stato per l'esecuzione delle opere avviate. Tale credito comprende, principalmente, i residui fondi assegnati dal comma 140, art. 1 della l. n. 232 del 2016, della l. n. 296 del 2006, del disposto di cui al 18 *bis* della l. n. 84 del 1994, della delibera Cipe n. 15 del2016 relativa alla realizzazione del fascio di binari (quest'ultima del valore di oltre 38 milioni), circa euro 12 milioni sono invece relativi ai fondi derivanti dal comma 140, art. 1 della l. n. 232 del2016, (fondi resi esecutivi con d. n. 181 del 18 dicembre2018) e dei residui

della l. n. 166 del 2002 in erogazione diretta da parte del Mit, Fondo complementare del d.m. n. 330 del 2021 ed al finanziamento di 12,7 milioni da parte della Regione Toscana - euro 2.173.731 è il credito verso l'Unione Europea per le opere e progetti capitalizzati e realizzati con i contributi comunitari.

I crediti verso altri diminuiscono del 4,2 per cento, passando dai 23,7 milioni del 2021 ai 22,7 milioni del 2022 (euro -996.175 in valore assoluto). Tale diminuzione è dovuta: per euro 21.107.447 al credito verso CDP da erogarsi per finanziamento di quota parte delle opere deliberate; per euro 5.375.273 al credito principalmente verso concessionari diversi, e crediti relativi a somme spese per conto terzi di cui si è ancora in attesa del relativo rimborso.

Si ricorda che il totale dei crediti, inscritto nell'attivo dello stato patrimoniale, è riportato al netto dell'ammortamento del fondo svalutazione crediti: ciò crea una differenza con il totale dei residui attivi dovuta, in minima parte (euro 3.856.296) anche al fenomeno del pagamento frazionato dell'Iva (*IVA split payment*).

Le disponibilità liquide crescono del 3,7 per cento (euro 3.601.985 in valore assoluto), passando da euro 97.305.276 nel 2021 a euro 100.907.261 nel 2022. Tale incremento deriva dall'effetto combinato dei flussi di gestione ordinaria e del flusso degli investimenti e dei finanziamenti, sia in conto esercizio che in conto residui. L'ammontare delle disponibilità liquide è costituito interamente dalle giacenze presso la Banca d'Italia.

Tabella 34 - Stato patrimoniale - Passivo

Passivo	2021	2022	Var.ass	Var.%
Patrimonio netto				
I Fondo di dotazione	138.625.938	143.301.911	4.675.973	3,37
II Riserve statutarie	8.086.837	8.379.123	292.286	3,61
III Altre riserve dist. indicate	35.583.452	36.460.909	877.457	2,47
IX Utile (Perdita) di esercizio	5.845.718	8.349.186	2.503.468	42,83
Totale patrimonio netto	**188.141.945**	**196.491.130**	**8.349.185**	**4,44**
Contributi in conto capitale	344.093.424	394.551.028	50.457.604	14,66
Totale contributi in conto capitale	**344.093.424**	**394.551.028**	**50.457.604**	14,66
Fondo rischi e oneri				
per imposte ed oneri tributari	346.026	1.574.963	1.228.937	355,16
per altri rischi ed oneri futuri	3.616.598	1.768.849	-1.847.749	-51,09
fondo residui perenti			0	0,00
Totale fondo rischi e oneri	**3.962.624**	**3.343.812**	**-618.812**	**-15,62**
Trattamento di fine rapporto	**2.652.405**	**2.171.231**	**-481.174**	**-18,14**
Debiti				
oltre l'esercizio				
verso banche	21.107.447	21.107.447	0	0,00
debiti verso fornitori	5.904.209	2.475.180	-3.429.029	-58,08
debiti tributari				
verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	44.578	4.075	-40.503	-90,86
debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	232.461	228.091	-4.370	-1,88
debiti v/iscritti per prestazioni dovute				
debiti diversi	132.180.419	203.904.705	71.724.286	54,26
Totale debiti	**159.469.114**	**227.719.498**	**68.250.384**	**42,80**
Ratei e risconti				
1)Ratei passivi		0	0	
2)Risconti passivi	0	2.600	2.600	100,00
Totale ratei e risconti				
Totale passivo	**698.319.512**	**824.279.300**	**125.959.788**	**18,04**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

Il patrimonio netto si incrementa del 4,4 per cento, passando dai 188,1 milioni del 2021 ai 196,5 milioni del 2022 (8,3 milioni in valore assoluto), grazie all'utile dell'esercizio precedente (5,8 milioni) destinato ad incrementare le riserve e i vari fondi.

In dettaglio si rileva un incremento del 3,3 per cento del fondo di dotazione (da 138,6 milioni a 143,3 milioni) e del 2,5 per cento delle altre riserve (da 35,6 milioni a 36,4 milioni); anche le riserve statutarie aumentano del 3,6 per cento (da 8 milioni a 8,4 milioni).

I contributi in conto capitale si incrementano di un importo pari a 50,5 milioni. La voce è

formata da vari finanziamenti che, per maggiore chiarezza, sono riportati nella seguente tabella.

Tabella 35 - Composizione contributi in conto capitale

Descrizione	2021	2022	Var. ass.
Fondo da finanziamento Stato - opere L. 413 e L. 166	113.621.772	113.621.372	-400
Fondo da finanziamento Stato - dragaggi L. 413 e L. 166	27.425.609	27.425.609	0
Fondo da finanziamento Stato - manutenzione straordinaria	4.090.522	4.090.522	0
Fondo da finanziamento Stato- PNRR	33.188.459	57.649.999	24.461.540
Fondo da finanziamento Stato - altri finanziamenti	142.518.520	168.733.900	26.215.380
Fondo da finanziamenti diversi	503.927	503.927	0
Fondo da Unione Europea	8.837.965	8.619.048	-218.917
Fondo da finanziamenti - Regione Liguria	13.906.656	13.906.656	0
Totale	**344.093.429**	**394.551.033**	**50.457.599**

Fonte AdSP del MLO elaborazione Corte dei conti

La voce "fondo finanziamenti da Stato – altri finanziamenti" comprende: il contributo da parte dello Stato relativo al fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti (art. 18 *bis* della l. n. 84 del 1994); il contributo di cui alla delibera Cipe n. 37 del 2016 relativo all'opera "Potenziamento degli impianti ferroviari di La Spezia marittima all'interno del porto commerciale" (euro 38.976.100); altri contributi assegnati in passato alla cessata Autorità portuale di Marina di Carrara.

I fondi derivanti da finanziamenti dello Stato o altri finanziamenti aumenta di 26,2 milioni in valore assoluto, passando dai 142,5 milioni del 2021 ai 168,7 milioni del 2022. Per l'esercizio finanziario in esame non risultano somme stanziate dalla Regione Liguria a titolo di fondo da finanziamento.

Il totale dei debiti aumenta del 42,8 per cento passando dai 159,5 milioni nel 2021 ai 227,7 milioni del 2022 (euro 68.250.384 in valore assoluto) e differisce dal totale dei residui passivi, pari a 138,4 milioni.

Nel dettaglio, come riportato nella nota integrativa, si rileva un decremento dei debiti verso fornitori e creditori diversi pari a euro -3.429.029, passando da euro 5.904.209 del 2021 ad euro 2.475.180 del 2022. Tale decremento risulta composto da debiti verso fornitori per fatture relative a lavori o servizi diversi fatturati nel 2022, e saldati in prevalenza nel primo periodo del 2023. I debiti riguardano fatture di pulizia aree terrestri, specchi acquei, spese legali e giudiziarie, manutenzioni su beni di proprietà, manutenzioni ordinarie su banchine portuali e

fondali, servizio di vigilanza, personale non dipendente e dipendente per somme ancora da erogare, servizi ed utenze diversi, acquisizioni di immobilizzazioni tecniche diverse, servizi informatici, ecc.

Non risultano variazioni per la voce relativa ai debiti verso le banche che, anche per l'esercizio finanziario in esame, si attesta ad euro 21.107.447. Circa la voce relativa ai debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale, si rileva una sensibile diminuzione. Il saldo, infatti, passa da euro 44.578 nel 2021 ad euro 4.075 nel 2022 ed è relativo in particolare a conguagli e versamenti Inps, Inail.

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 ha semplificato la disciplina delle Autorità portuali di cui alla l. n. 84 del 28 gennaio 1994, riorganizzandole in Autorità di sistema portuale, di seguito AdSP, enti pubblici non economici, dotati di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, di bilancio e finanziaria, con la funzione di indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali.

In tale contesto normativo rientra l'istituzione dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, che ha ereditato in gran parte le funzioni delle soppresse Autorità portuali di La Spezia e Marina di Carrara.

La suddetta cornice legislativa è stata ulteriormente innovata da recenti sopravvenute disposizioni, *in primis* del decreto l. 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto "decreto trasporti", convertito, con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156, che ha apportato una mirata semplificazione e razionalizzazione in materia di programmazione strategica di sistema, maggiormente coordinata con i molteplici profili della pianificazione europea e nazionale dei settori della portualità, della logistica e della sicurezza.

Inoltre, al fine di uniformare la disciplina per il rilascio delle concessioni, promuovere la competitività e una concorrenza effettiva, e prevenire la formazione di concentrazioni e posizioni dominanti, il suddetto quadro normativo è stato ancora profondamente innovato dall'articolo 5 della legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021, del 5 agosto 2022, n. 118, che ha introdotto nuovi principi fondamentali, nonché dal previsto Regolamento emanato con decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 28 dicembre 2022, n. 202, entrato in vigore il 15 gennaio 2023, recante disposizioni di significativa portata innovativa per il settore, anche per quanto concerne il coinvolgimento di ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Nell'esercizio 2022, il particolare settore, la gestione dell'Ente e l'andamento delle attività e dell'economia del sistema portuale stanno completando lo smaltimento degli effetti della pandemia da "Covid-19", denotandosi in effetti una situazione di recupero quasi integrale del traffico passeggeri e di ripresa più graduale del movimento merci e containers.

La situazione gestionale risente ancora, in vario modo, dei riflessi delle molteplici misure di sostegno al settore portuale, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da "Covid-19," oggetto di reiterati interventi e proroghe normative, anche in tema di riduzione dei canoni concessori, nonché dell'onerosità comunque generata dalla soluzione fiscale scaturita dalla notoria decisione 2021/1757 della Commissione (UE) del 4 dicembre 2020 UE.

Vicenda evolutasi con l'intervento sostanzialmente conformativo del legislatore nazionale (di cui all'art. 4-*bis*, c. 1, del d.l. 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto 2022, n. 108), e recentemente conclusasi con la sentenza del Tribunale UE, depositata il 20 dicembre 2023. Quest'ultima ha, in sostanza, confermato il principio di considerare non lecita l'esenzione dei redditi delle AdSP nazionali, salvo di quelli generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'articolo 16 della l. n. 84 del 1994, in quanto corrispondenti all'esercizio di funzioni statali, e, pertanto, dei ricavi conseguiti nell'esercizio di attività pubblicistica (tassa di ancoraggio, tasse portuali, tasse connesse alle autorizzazioni di attività portuali).

Sul piano generale, in occasione dell'oggettiva situazione emergenziale pandemica, ma al precipuo scopo di sostenere e promuovere la difesa della capacità operativa dei sistemi portuali, in funzione del ciclo programmazione 2021-2027, sono state previste rilevanti misure nell'ambito del menzionato decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims), adottato in data 13 agosto 2021, n. 330, che ha ripartito l'apposito stanziamento tra tutte le AdSP, assegnando all'AdSP del Mar Ligure Orientale il rilevante complesso di risorse a valere su entrambi i citati piani, per un totale di euro 79.650.000, al fine di promuovere il finanziamento dei descritti interventi concernenti lo sviluppo dell'accessibilità marittima, la resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, nonché per opere di elettrificazione delle banchine e per opere connesse alla rete ferroviaria e stradale, che la predetta Autorità ha avviato ed in corso di svolgimento, sia nel porto di La Spezia che in quello di Carrara.

Tali interventi si inquadrano, in parte, nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, per un totale di euro 22.000.000; e in maggior parte nel contesto del Piano nazionale per gli investimenti complementari (Pnc) al predetto Pnrr, per un totale di euro

57.650.000, che si è fatto carico di uno specifico programma di investimenti preordinati allo sviluppo delle infrastrutture portuali e all'aumento selettivo della capacità portuale.

Per quanto concerne la *governance,* si evidenzia che gli organi dell'Autorità, di durata quadriennale, sono il Presidente, il Comitato di gestione, e il Collegio dei revisori dei conti, i quali risultano tutti nominati ed in carica, ad eccezione del Presidente, che ha presentato volontarie dimissioni con decorrenza effettiva dal primo ottobre 2024. Successivamente, con Decreto del Ministro dei trasporti e delle infrastrutture n. 239 del 25 settembre 2024, l'attuale Segretario generale dell'AdSP è stata nominata Commissario straordinario. Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si avvale del Segretariato generale, Ufficio che si compone del Segretario generale e della Segreteria tecnico – operativa, ai sensidell'articolo 10 della l. n. 84 del 1994.

Nel complesso la spesa per gli organi risulta in lieve diminuzione, nell'ordine del 5 per cento, dipendente da alcune mensilità di *vacatio* nella posizione del Segretario generale, temporaneamente sostituito da un dirigente interno facente funzioni, mentre la componente di spesa per le missioni evidenzia una crescita significativa, connessa alle attività e riunioni in presenza.

Il personale in servizio, che risulta nel 2022 pari a 62 unità (63 nel 2021) rispetto ad una dotazione organica di 75, registra nel complesso il decremento di 1 unità, riflettendo un aumento delle spese nell'ordine del 7 per cento, in parte dipendente dall'incremento della voce relativa al personale non dipendente, non incluso nella dotazione organica.

In proposito, stante il già significativo incremento di spesa registrato nella precedente annualità, si invita l'Ente a voler prestare adeguata attenzione al giusto contenimento ed equilibrio dei costi relativi.

Il patrimonio netto si incrementa del 4,4 per cento, passando dai 188,1 milioni del 2021 ai 196,5 milioni del 2022 (8,3 milioni in valore assoluto), grazie in particolare all'utile dell'esercizio precedente (5,8 milioni) destinato ad incrementare le riserve e i vari fondi.

Il saldo della gestione relativa all'esercizio 2022 si chiude con un disavanzo pari a 41 milioni che, pur in presenza di un incremento del saldo di parte corrente nell'ordine del 4,8 per cento (passando da 9 milioni del 2021 a 9,5 milioni nel 2022), registra una consistente diminuzione del saldo di parte capitale, riportante un valore negativo pari a - 50,5 milioni nel 2022, rispetto ai 9,8 milioni del 2021 (euro - 60.331.845 in valore assoluto), sostanzialmente dipendente dalla

diminuzione delle relative entrate (di parte capitale) e dall'incremento della spesa per l'attuazione degli interventi connessi al Pnrr-Pnc.

L'avanzo di amministrazione decresce del - 31,8 per cento, passando da 103,8 milioni del 2021 a 70,8 milioni nel 2022, con un saldo negativo pari ad euro -32.961.318 in valore assoluto.

La consistenza di cassa al 1° gennaio cresce del 7,7 per cento, passando da 90,3 milioni a 97,3 milioni (euro 6.984.563 in valore assoluto).

Nel contesto, il totale delle riscossioni cresce del 19 per cento (euro 7.973.789 in valore assoluto), tenuto conto dell'andamento sia delle riscossioni di competenza (6,5 per cento), sia di quelle in conto residui (157 per cento). I pagamenti totali crescono invece del 32,5 per cento, attestandosi intorno ai 46,3 milioni; nel dettaglio, aumentano sia quelli di competenza (+38,7 per cento), sia quelli in conto residui (+26 per cento).

La consistenza di cassa al 31 dicembre cresce rispetto all'esercizio precedente, con un importo pari a 177,9 milioni, nell'ordine del 22,8 per cento.

La ripartizione dell'avanzo di amministrazione evidenzia la netta superiorità della parte disponibile (54 milioni) su quella vincolata (17 milioni), una in diminuzione del 33 per cento, l'altra in diminuzione del 28,2 per cento.

L'esercizio in esame registra un incremento complessivo dei residui attivi, nell'ordine del 22,8 per cento (euro 33.040.611 in valore assoluto, passando da euro 144.921.146 del 2021 ad euro 177.961.757 nel 2022), dovuto ad un significativo aumento del 18,3 per cento di quelli di parte corrente e di un incremento del 23,4 per cento di quelli di parte capitale, nel complesso dipendente da un rilevato aumento delle riscossioni pari a 157 per cento (euro 5.473.566 in valore assoluto, che passano da euro 3.485.479 del 2021 ad euro 8.959.046 nel 2022).

Anche rispetto ai residui passivi si registra un rilevante incremento percentuale pari al 50,3 per cento (euro 69.603.916 in valore assoluto, passando da euro 138.428.777 nel 2021 ad euro 208.032.693 nel 2022), prevalentemente dovuto al consistente aumento dei residui di parte capitale, nonostante il significativo incremento dei pagamenti. In effetti, mentre il totale dei residui passivi di parte corrente cresce dell'1,4 per cento tra i due esercizi, passando da 5,4 milioni a 5,6 milioni, quelli di parte capitale risultano in aumento del 52,6 per cento (da 131,8 milioni a 201 milioni).

Stante la descritta consistenza dei suddetti residui, di cui alcuni anche molto datati, si

raccomanda l'adozione di iniziative appropriate volte a favorire una più accurata gestione e smaltimento degli stessi.

Il conto economico chiude con un avanzo di gestione pari a euro 8.349.186, in aumento del 42,8 per cento (euro 2.503.468 in valore assoluto) rispetto al 2021, sostanzialmente ascrivibile all'incremento dei proventi connessi alle tasse e gettito dei canoni.

Il totale del valore della produzione cresce del 19,1 per cento (euro 4.729.215 in valore assoluto, passando da euro 24.658.222 nel 2021 ad euro 29.387.437 nel 2022), grazie ai proventi relativi alla produzione e alla prestazione di servizi, derivanti da tasse portuali, canoni demaniali, licenze di esercizio di impresa e di iscrizione a registro imprese, contributi dell'Unione Europea, nonché contributi del settore pubblico.

Il totale del gettito dei canoni del porto di La Spezia mostra un incremento del 3,7 per cento, pari a euro 261.057,17 in valore assoluto, passando da 6,9 milioni nel 2021 a 7,2 milioni nel 2022), sostanzialmente dipendente da un rilevante recupero della voce concernente le attività connesse ai depositi costieri, nell'ordine del 76,2 per cento e della categoria attività commerciali nell'ordine del 33,8 per cento. Anche il totale dei canoni riscossi nel porto di Marina di Carrara, nel 2022, presenta una situazione di incremento (+9 per cento) passando da 2,5 a 2,7 milioni.

Il totale dei costi risulta in aumento del 4,9 per cento, passando da euro 17.519.130 nel 2021 a euro 18.379.723 nel 2022. Le voci con importi rilevanti sono essenzialmente due, la prima relativa ai costi dei servizi, la seconda relativa ai costi per il personale.

Il totale dell'attivo dello Stato patrimoniale aumenta del 18 per cento, passando da euro 698.319.512 nel 2021 ad euro 824.279.299 nel 2022 (euro 125.959.787 in valore assoluto).

Il totale delle immobilizzazioni si incrementa nel 2022 del 19,4 per cento, passando da euro 459.860.899 nel 2021 a euro 549.200.449 nel 2022 (euro 89.339.550 in valore assoluto).

Il totale dell'attivo circolante, composto da rimanenze, crediti e disponibilità liquide, aumenta del 15,4 per cento (euro 36.622.400 in valore assoluto), passando da euro 238.456.450 nel 2021 a euro 275.078.850 nel 2022. I crediti ammontano, nel 2022 a 174 milioni e crescono del 23,4 per cento rispetto all'esercizio precedente (euro 33.020.415 in valore assoluto). Nell'ambito di questi, la voce relativa a quelli vantati verso lo Stato, regioni e altri enti pubblici, risulta cospicua e pari a 150,9 milioni, in aumento rispetto all'esercizio finanziario precedente del 30 per cento circa (euro 34.521.652 in valore

assoluto), in maggior parte riconducibili a crediti per i finanziamenti da erogarsi per l'esecuzione delle opere avviate. I crediti verso altri diminuiscono del - 4,2 per cento, passando dai 23,7 milioni del 2021 ai 22,7 milioni del 2022 (euro -996.175 in valore assoluto).

Le disponibilità liquide crescono del 3,7 per cento (euro 3.601.985 in valore assoluto), passando da euro 97.305.276 nel 2021 a euro 100.907.261 nel 2022. Tale incremento deriva dall'effetto combinato dei flussi di gestione ordinaria e del flusso degli investimenti e dei finanziamenti, sia in conto esercizio che in conto residui. L'ammontare delle disponibilità liquide è costituito interamente dalle giacenze presso la Banca d'Italia.

Si prende atto che l'Ente, come asseverato dal Collegio dei revisori dei conti, ha versato al bilancio dello Stato la somma di euro 704.119, ottemperando alle vigenti norme di contenimento della spesa pubblica in materia di acquisti di beni e servizi (art. 1, comma 590 e ss. della l. n. 160 del2019) e gestione delle autovetture (art. 15, comma 1, del decreto-l. n. 66 del2014), nonché di pubblicazione dell'indicatore trimestrale di tempestività dei pagamenti redatto secondo schemi e modalità definite dal Dpcm del 22 settembre 2014, dichiarando un valore di – 9,75 giorni, ovvero le fatture sono state pagate, mediamente, circa 9 giorni prima della scadenza.

Per quanto riguarda le partecipazioni, in ottemperanza a quanto previsto dal Tusp e a quanto disposto dall'art. 6 comma 11 della l. n. 84 del 1994, così come modificata dal decreto legislativo n. 169 del 2016, l'Ente ha approvato il Piano di razionalizzazione delle società partecipate, con decreto del Presidente n. 187 del 15 dicembre 2022, sentito il parere del Comitato di gestione.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

