DOC XV, n. 317

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 Tirreno Centrale, per l'esercizio 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 06 dicembre 2024 Prot: 2024/0002064/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 TIRRENO CENTRALE 2022

Determinazione del 7 novembre 2024, n. 150



CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE 2022

Relatore: Consigliere Francesca Padula

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:

dott.ssa Valeria Cervo

Determinazione n. 150/2024

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 7 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'art. 6, comma 9, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni ed integrazioni, che ha assoggettato la gestione finanziaria delle Autorità portuali (ora Autorità di sistema portuale) al controllo della Corte dei conti;

visto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n.169 con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, comprensiva dei porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia;

visto il rendiconto generale della suddetta Autorità di sistema portuale, relativo all'esercizio finanziario 2022, nonché le annesse relazioni degli organi di amministrazione e di revisione, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

udito il relatore Consigliere Francesca Padula e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte dei conti, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria del predetto Ente per l'esercizio 2022;

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

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della l. n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme al rendiconto dell'Autorità di sistema portuale relativo all'esercizio 2022 - corredato della relazione degli organi di amministrazione e di revisione - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce circa il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

RELATORE
Francesca Padula
Firmato digitalmente

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
Firmato digitalmente

Per il DIRIGENTE
Fabio Marani
depositata in segreteria

INDICE

PREMESSA 1
1. ORDINAMENTO 2
2. ORGANI 7
2.1 Compensi agli organi 9
3. PERSONALE 12
3.1 Spesa per il personale 13
4. VERIFICA DEI LIMITI DI SPESA 16
5. OBBLIGHI DI COMUNICAZIONE E DI PUBBLICITÀ; PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE 18
6. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE 20
6.1 Documento di programmazione strategica di sistema e Piani regolatori portuali 22
6.2 Piano operativo triennale e Programma triennale dei lavori 23
6.3 Programma di interventi infrastrutturali complementari al Pnrr 27
7. ATTIVITÀ ISTITUZIONALE 32
7.1 Opere di grande infrastrutturazione. Manutenzione ordinaria e straordinaria. 32
7.2 Attività promozionale 35
7.3 Attività autorizzatoria 36
7.4 Gestione del demanio marittimo 42
7.5 Servizi di interesse generale 49
7.6 Traffico portuale 58
7.7 Contenzioso 59
8. ATTIVITÀ CONTRATTUALE 61
9. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE 63
9.1 Rendiconto finanziario 64
9.1.1 Entrate e uscite correnti 64
9.1.2 Entrate e uscite in conto capitale 66
9.2 Gestione dei residui 68
9.3 Situazione amministrativa 70
9.4 Conto economico 72
9.5 Stato patrimoniale 73

9.5.1 Attività 73
9.5.2 Passività 76
10. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 79

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1– Somme impegnate per gli organi 10
Tabella 2 – Movimentazioni del personale – esercizio 2022 13
Tabella 3 - Impegni per il personale 14
Tabella 4 - Costo medio del personale 15
Tabella 5 - Programma triennale dei lavori – esercizio 2022 24
Tabella 6 – Programma triennale dei lavori –Interventi finanziati dal fondo complementare Pnrr 25
Tabella 7 – Interventi programmati per il 2023 26
Tabella 8 – Interventi programmati per il 2024 26
Tabella 9 - Interventi complementari al Pnrr 29
Tabella 10 - Opere di grande infrastrutturazione – Porto di Napoli - esercizio 2022 33
Tabella 11 - Opere di grande infrastrutturazione – Porto di Salerno – esercizio 2022 34
Tabella 12 - Attività promozionale 36
Tabella 13 – Autorizzazioni 38
Tabella 14 - Concessioni 46
Tabella 15 - Concessioni - profili gestionali 47
Tabella 16 - I canoni demaniali 49
Tabella 17 - Traffico portuale 58
Tabella 18 – Contenzioso 59
Tabella 19 - Attività contrattuale 62
Tabella 20 - Saldi finanziari ed economico-patrimoniali 63
Tabella 21 - Entrate e uscite correnti 64
Tabella 22 - Tasse portuali 65
Tabella 23 - Entrate e uscite in conto capitale 67
Tabella 24 - Gestione dei residui 69
Tabella 25 - Situazione amministrativa 71
Tabella 26 - Conto economico 72
Tabella 27 - Stato patrimoniale attivo 74
Tabella 28 - Stato patrimoniale passivo 77

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 259 del 21 marzo 1958, sulle risultanze del controllo, eseguito in base all'articolo 2 della legge stessa, sulla gestione relativa all'esercizio finanziario 2022 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto sull'esercizio 2021 è stato deliberato da questa Sezione con determinazione n. 148 del 19 dicembre 2023, pubblicata in Atti parlamentari, XIX legislatura, Doc. XV, n. 174.

1. ORDINAMENTO

Il decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169, recante norme di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124", ha istituito le Autorità di sistema portuale, quali nuovi enti di coordinamento della gestione dei porti di rilievo nazionale, destinati a sostituire, con circoscrizioni territoriali di competenza più ampie e perciò in numero minore, le precedenti Autorità portuali.

Sulla base delle disposizioni della riforma, è stata istituita la Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale (di seguito anche AdSP o AdSP MTC o Ente), che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia; con il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Mit n. 423 del 5 dicembre 2016 è stato nominato il primo Presidente dell'AdSP MTC. Il nuovo Ente ha operato a regime soltanto nel 2018, in quanto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 gennaio 2017, su proposta del Mit, in attuazione di quanto previsto dall'art. 22, comma 2, del predetto d.lgs. n. 169 del 2016, aveva disposto il mantenimento dell'autonomia finanziaria e amministrativa dell'Autorità portuale di Salerno sino al 31 dicembre 2017.

La vigilanza ministeriale è esercitata dal Mit e dal Ministero dell'economia e delle finanze - Mef ai sensi dell'art. 12 della legge n. 84 del 1994.

Circa il contenuto del predetto d.lgs. n. 169 del 2016 e delle ulteriori disposizioni che hanno riguardato la portualità si rinvia ai precedenti referti di questa Sezione, menzionandosi in questa sede le più recenti sopravvenienze normative di specifico interesse.

Con d.p.c.m. del 21 ottobre 2021, emesso su proposta del Ministro per il sud e la coesione territoriale, d'intesa con il Presidente della regione Campania, è stato nominato il Commissario straordinario del Governo quale presidente del comitato di indirizzo, "soggetto per l'amministrazione" della Zes Campania, ai sensi dell'art. 4 (modificato, da ultimo, dal d.l. 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 giugno 2022, n. 79), commi 6, 6-*bis*, 7-*ter*, 7-*quater e* 7-*quinquies* e 5-*bis* del d.l. 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla l. 3 agosto 2017 n. 123.

Ai sensi degli artt. 9 e ss. del d.l. 9 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla l. 13 novembre 2023, n. 162, a decorrere "dal 1° gennaio 2024 è istituita la Zona economica

speciale per il Mezzogiorno – ZES unica, che ricomprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna", prevedendosi l'istituzione dello Sportello unico digitale ZES - S.U.D. ZES.

Ai sensi dell'art. 11–*bis*, comma 1, del d.l. 26 ottobre 2019, n. 124, convertito dalla l. 19 dicembre 2019, n. 157 (Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili), a decorrere dall'anno 2020, una quota di 5 milioni di euro annui delle risorse del fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, di cui all'articolo 18-*bis*, comma 1, della legge n. 84 del 1994, è stata destinata al finanziamento delle attività strettamente connesse alla digitalizzazione della logistica, con specifico riferimento ai porti, agli interporti, alle ferrovie e all'autotrasporto, anche per garantire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del sistema di mobilità delle merci.

Anche le Autorità di sistema portuale sono state interessate all'applicazione di disposizioni emanate a seguito della emergenza sanitaria da Covid - 19 negli anni 2020 e 2021, tra le quali si segnalano la riduzione dei canoni concessori e la proroga delle autorizzazioni e delle concessioni, *ex* d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla l. 17 luglio 2020, n. 77, art. 199, comma 1, lett. a), e comma 3. Sul tema si richiamano, per il dettaglio, i precedenti referti.

In questa sede si evidenzia che le Autorità sono state anche autorizzate (predetto art. 199, comma 1, lettera b), modificata, da ultimo, dall'articolo 10, comma 7 *bis*, del d.l. 29 dicembre 2022, n. 198, convertito con modificazioni dalla l. 24 febbraio 2023, n. 14) a corrispondere, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un contributo, nel limite massimo di 4 milioni di euro per l'anno 2020 e per l'anno 2021, nonché di 2 milioni di euro per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 30 giugno 2022, pari ad euro 90 per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza Covid – 19, nonché la proroga per due anni delle autorizzazioni in corso, rilasciate ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Inoltre, sempre per effetto delle modifiche recate all'art. 199 dal succitato articolo 10, comma 7-*bis*, del d.l. n. 198 del 2022, convertito con modificazioni dalla l. n. 14 del 2023, in conseguenza della crisi economica e finanziaria

derivante dagli sviluppi del conflitto bellico in Ucraina, le Autorità di sistema portuale possono procedere, nel limite complessivo massimo di 3 milioni di euro per l'anno 2023, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente destinate allo scopo e nel rispetto degli equilibri di bilancio, all'erogazione delle eventuali risorse residue di cui al primo periodo della lettera b) a favore del soggetto fornitore di lavoro portuale.

Si rammenta, inoltre, il contenuto del predetto art. 199, comma 3, che ha disposto la proroga della durata:

- di 12 mesi per le autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'articolo 16 della legge del 1994, n. 84;
- di 24 mesi (a seguito delle modifiche recate dall'art. 5, comma 3-*bis*, d.l. 31 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla l. 17 dicembre 2021, n. 215) per le concessioni "in corso o scadute rilasciate nei porti ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, nonché delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri";
- delle concessioni per il servizio di rimorchio rilasciate ai sensi dell'articolo 101 del codice della navigazione.

Si evidenzia che, per effetto delle modifiche recate al citato d.l. 21 ottobre 2021, n. 146 dall'articolo 10, comma 3-*sexiesdecies*, del d.l. 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni dalla l. 25 febbraio 2022, n. 15, la proroga di cui al predetto comma 3 dell'art. 199 non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto n. 146 del 2021, e, qualora le procedure di evidenza pubblica risultino già avviate a tale data, la proroga è limitata al tempo strettamente necessario all'aggiudicazione.

Successivamente alla decisione del 4 dicembre 2020 della Commissione UE, della quale si è riferito nei precedenti referti, il legislatore è intervenuto con l'art. 4 *bis* del d.l. 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto 2022, n. 108, che, al comma 1, ha modificato l'art. 6 della l. n. 84 del 1994, introducendo i commi da 9-*bis* a 9-*quater*.

In estrema sintesi:

- il comma 9 *bis* ha fissato il principio in base al quale le AdSP rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (Ires), di cui all'art. 73, c. 1, lettera c), del Testo unico

delle imposte sui redditi, Tuir (decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917);

- ai sensi del comma 9 *ter*:

a) 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 legge n. 84 del 1994, non costituisce esercizio di attività commerciale;

b) un decreto del Mims (nell'attualità Mit), di concerto con il Mef, debba porre "i limiti minimi e massimi" delle varie tipologie di prelievi e i "criteri per la determinazione degli stessi", lasciando alle AdSP l'incombenza di determinare i vari importi all'interno di tali limiti, destinandoli "[…] 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 [...].";

- in base al comma 9 *quater*, infine, i canoni percepiti dalle AdSP per le concessioni demaniali sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta, ridotto del 50 per cento, a titolo di deduzione forfettaria delle spese.

Ai sensi del comma 2 dello stesso art. 4-*bis* del d.l. n. 68 del 2022 le nuove disposizioni hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022, con salvezza dei comportamenti adottati anteriormente, ed escludendosi il rimborso di quanto già versato.

Con sentenza del Tribunale I grado UE sez. X – 20 dicembre 2023, n. 166 (Decima sezione ampliata) è stata annullata la decisione della Commissione UE del 4 dicembre 2020 nella parte in cui essa qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica; per il resto, il ricorso è stato respinto. In estrema sintesi, il Tribunale ha ritenuto che la nozione di "impresa" comprende qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, offrendo beni o servizi su un determinato mercato, a prescindere dal suo status giuridico e dalle sue modalità di finanziamento; che non presentano carattere economico le attività che si ricollegano all'esercizio di prerogative dei pubblici poteri, attività che non rientrano nel campo di applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato; che esiste una concorrenza

tra alcuni porti italiani e tra questi ed alcuni porti di altri Stati membri; che l'aiuto di Stato dell'esenzione dall'Ires può, pertanto, falsare la concorrenza; che dalla decisione impugnata non si evincono le ragioni della qualificazione del rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come servizio fornito sul mercato.

In data 28 dicembre 2022 è stato emesso il decreto del Mit, di concerto con il Mef, recante il numero 202, attuativo della legge 5 agosto 2022, n. 118, la quale, in tema di concessioni demaniali, ha introdotto principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, a garanzia delle condizioni di concorrenza effettiva. Sul punto si rinvia al paragrafo 7.4.

2. ORGANI

Sono organi delle Autorità di sistema portuale, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 84 del 1994, sostituito dall'art. 9, comma 1, del d.lgs. n. 169 del 2016, il Presidente, il Comitato di gestione ed il Collegio dei revisori dei conti.

La durata in carica per tutti è stabilita in quattro anni, rinnovabile una sola volta.

Il Presidente è nominato dal Mit, d'intesa con il presidente della Regione, ed è scelto tra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

Al Presidente spetta la gestione delle risorse finanziarie, in attuazione del Piano operativo triennale (Pot), dallo stesso sottoposto al Comitato di gestione. Il medesimo coordina le attività svolte nel porto, comprese quelle soggette ad autorizzazione e concessione, ed i servizi portuali; promuove programmi di investimento infrastrutturali che prevedano contributi dello Stato o di soggetti pubblici nazionali o comunitari; amministra le aree e i beni del demanio marittimo; sottopone al Comitato di gestione gli schemi delle delibere riguardanti il Pot, il Piano regolatore di sistema portuale ed i bilanci; riferisce annualmente sull'attività svolta al Mit, con relazione da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento.

Il Presidente attualmente in carica è stato nominato con decreto del Mit n. 41 del 1° febbraio 2021 (alla scadenza del mandato conferito al precedente Presidente, conferito con il d.m. n. 423 del 5 dicembre 2016).

Il Comitato di gestione dell'AdSP è composto dal Presidente, che lo presiede, da un componente designato dalla Regione o da ciascuna Regione il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale; da un componente designato dal Sindaco di ciascuna delle Città metropolitane, ove presenti; da un componente designato dal Sindaco di ciascuno dei comuni *ex* sedi di Autorità portuale inclusi nell'AdSP, esclusi i Comuni capoluogo delle Città metropolitane; da un rappresentante dell'Autorità marittima, designato dalle direzioni marittime competenti per territorio, con diritto di voto nelle materie di competenza, con la partecipazione dei Comandanti di porti diversi da quello sede dell'AdSP, nel caso in cui siano trattate questioni relative a tali porti.

Il Comitato di gestione è chiamato ad approvare il Documento di programmazione strategica di sistema, cui sarà data evidenza nel relativo capitolo, il Pot, i bilanci, la relazione

annuale del Presidente sull'attività dell'AdSP, da inviare al Mit; delibera, su proposta del Presidente, in ordine alle concessioni e autorizzazioni di durata superiore a quattro anni, determinandone l'ammontare dei relativi canoni, sulla dotazione organica e sulla nomina del Segretario generale.

Con delibera del Presidente n. 108 del 31 marzo 2021 il Comitato di gestione dell'AdSP in esame è stato ricostituito (con delibera del Presidente n. 9 del 13 gennaio 2017 era stato nominato il primo Comitato di gestione dell'Autorità, la cui composizione fu integrata con le successive deliberazioni nn. 38 e 39 del 10 febbraio 2017, relative alle nomine di alcuni membri).

Il Collegio dei revisori dei conti è composto, ai sensi dell'art. 11 della l. n. 84 del 1994, da tre membri effettivi e, a seguito delle modifiche apportate dall'art. 13, comma 1, del d.lgs. n. 169 del 2016[1], da due supplenti (tre supplenti nel testo originario dell'articolo 11); i membri sono nominati con decreto del Mit e scelti tra gli iscritti al registro dei revisori legali, o tra persone in possesso di specifica professionalità. Il Presidente e un membro supplente sono designati dal Ministro dell'economia e delle finanze.

I componenti del Collegio dei revisori dei conti dell'AdSP sono stati per la prima volta nominati con decreto ministeriale n. 427 del 5 dicembre 2016. A seguito delle dimissioni di uno dei due, con decreto ministeriale n. 306 del 20 giugno 2017 è stato nominato un nuovo componente.

Il Collegio dei revisori dell'AdSP, alla scadenza, è entrato in regime di *prorogatio* ai sensi dell'art. 33 del d.l. 8 aprile 2020, n. 23, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 giugno 2020, n. 40, in considerazione della situazione straordinaria di emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del Covid – 19; l'organo è stato ricostituito con decreto del Mit n. 421 del 28 ottobre 2021.

In applicazione dell'art. 14 del d.lgs. n. 169 del 2016, che ha aggiunto l'art. 11-*bis* alla l. n. 84 del 1994[2], è stato istituito, con delibera presidenziale n. 89 dell'8 marzo 2017, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, che consta di 18 membri, in rappresentanza del sistema portuale campano, designati dalle associazioni nazionali di categoria maggiormente

[1] Si conferma, pertanto, con il d.lgs. n. 169 del 2016, la nomina dei supplenti per il Collegio dei revisori delle AdSP, pur ridotti a due, non prevista dall'art. 6, comma 5, del d.l. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, in legge 30 luglio 2010, n. 122, in tema di riduzione del costo degli apparati amministrativi.

[2] Le modalità di designazione dei componenti e di svolgimento delle attività sono stabilite dal decreto del Mit del 18 novembre 2016.

rappresentative (per l'esponente degli autotrasportatori dal comitato centrale del relativo albo). Essi svolgono la relativa attività, di carattere consultivo (in sede di adozione del Piano regolatore di sistema portuale, del piano operativo triennale, del bilancio preventivo e consuntivo, di determinazione dei livelli dei servizi), a titolo gratuito. L'Organismo è stato integrato in seguito alla definizione degli indirizzi e delle regole effettuata dalla Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale istituita presso il Mims (art. 11 *ter* della l. n. 84 del 1994, aggiunto dall'art. 14 del d.lgs. n. 169 del 2016). Da ultimo la composizione dell'Organismo è stata integrata con la delibera del Presidente n. 191 del 28 maggio 2021; un componente effettivo è stato sostituito con delibera presidenziale n. 316 del 4 ottobre 2021; un componente supplente è stato sostituito con delibera presidenziale n. 171 del 7 luglio 2023. Nell'anno 2022 l'Organismo si è pronunciato, tra l'altro, sui seguenti argomenti:

- approvazione del bilancio per il 2021, del Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (Ptpct) 2022-2024 e del bilancio preventivo per il 2023;
- autorizzazione alla fornitura di lavoro portuale temporaneo alle imprese di cui agli artt. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994 mediante procedura di evidenza pubblica comunitaria.

2.1 Compensi agli organi

Il decreto del Mit n. 456 del 16 dicembre 2016, in attuazione di quanto disposto dall'art. 7, comma 2, della l. n. 84 del 1994, vigente *ratione temporis*, ha stabilito i limiti massimi per gli emolumenti del Presidente, nonché i gettoni di presenza per i componenti del Comitato di gestione[3]. Per il Presidente il limite predetto è stabilito in euro 230.000 annui, al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali e degli oneri fiscali a carico dei percipienti, di cui euro 170.000 quale parte fissa ed euro 60.000 per la parte variabile; quest'ultima viene legata ad obiettivi da determinarsi annualmente mediante specifica direttiva del Mit, secondo le modalità di rilevazione e monitoraggio dei risultati ivi indicate.

Il limite massimo del gettone di presenza per ciascuno dei componenti del Comitato di gestione è stabilito, nel predetto decreto n. 456 del 2016, in euro 30 a seduta giornaliera, al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali e degli oneri fiscali a carico dei singoli

[3] Per effetto delle modifiche all'art. 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 recate dall'art. 4, comma 1, del d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, non è più prevista la delibera del Comitato di gestione e la determinazione degli importi è stabilita con decreto del Mit.

soggetti percipienti, importo confermato per l'AdSP in esame con delibera del Comitato di gestione del 3 marzo 2017.

Il trattamento economico del Collegio dei revisori, nelle more del decreto interministeriale di determinazione dei compensi di cui all'art. 13, c. 2, del d.lgs. n. 169 del 2016 mai emanato, è stato stabilito sulla base del d.m. n. 412 del 18 maggio 2009, in una percentuale (8, 6 e 1 per cento per, rispettivamente, Presidente del Collegio, componenti effettivi e supplenti) da applicare all'intero compenso (parte fissa e variabile) spettante ai Presidenti, come indicato dalla nota Mit del 19 ottobre 2018.

Si richiamano i precedenti referti circa la disarmonia presente nella previsione di un'indennità di carica annuale per i componenti supplenti, a prescindere dalla partecipazione degli stessi alle sedute.

Peraltro, con d.p.c.m. 23 agosto 2022, n. 143, è stato adottato il "Regolamento in attuazione dell'articolo 1, comma 596, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 in materia di compensi, gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai componenti gli organi di amministrazione e di controllo, ordinari e straordinari, degli enti ed organismi pubblici", di cui alla legge 31 dicembre 2009 n. 196, che troverà applicazione per i prossimi rinnovi delle cariche.

La seguente tabella espone le spese sostenute per gli organi.

Tabella 1– Somme impegnate per gli organi

AdSP MTC	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
Presidente, *di cui*:	260.284	254.536	-5.748	-2,21
Indennità annua parte fissa e variabile	*230.000*	*230.000*	*0*	*0,00*
Oneri previdenziali a carico Ente	*28.459*	*21.486*	*-6.973*	*-24,50*
Rimborsi spese	*1.825*	*3.085*	*1260*	*69,04*
Comitato di gestione, *di cui*:	900	720	-180	-20,00
Gettoni di presenza	900	720	-180	*-20,00*
Rimborsi spese	*0*	*0*	0	0,00
Collegio dei revisori dei conti, *di cui:*	59.883	60.107	224	0,37
Indennità annua	*50.600*	*50.600*	*0*	*0,00*
Oneri previdenziali	*5.761*	*8.289*	*2.528*	*43,88*
Rimborsi spese	*3.522*	*1.218*	*-2.304*	*-65,42*
Totale	**321.067**	**315.363**	**-5.704**	**-1,78**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti sui dati dell'AdSP MTC

Si registra una lieve flessione dell'1,78 per cento degli impegni per gli organi.

Per il Presidente sono stati impegnati euro 254.536, di cui euro 21.486 per oneri previdenziali a carico dell'Ente ed euro 3.085 per rimborsi spese a piè di lista, in aumento rispetto al precedente esercizio del 69,04 per cento. L'indennità di carica è confermata in euro 230.000, di cui 170.000 per compenso fisso e 60.000 per quello variabile.

Per il Comitato di gestione sono stati impegnati euro 720 per gettoni di presenza; per il Collegio dei revisori si evidenzia un leggero aumento, da euro 59.883 (2021) ad euro 60.107, di cui rimborsi spese per euro 1.218.

In ordine al recupero delle somme al Collegio dei revisori, erogate, con riferimento all'anno 2017, per l'intero anno, ancorché l'organo fosse rimasto in carico per soli sei mesi, affidato all'Avvocatura dello Stato in data 15 maggio 2019, l'Ente ha dichiarato, in riscontro a richiesta istruttoria di questa Corte, che il reintegro finanziario non è stato ancora completato[4].

[4] Si richiamano sulla questione le ultime relazioni di questa Sezione. In estrema sintesi, sul calcolo per intero del compenso per il Collegio dei revisori nominato con il d.m. 13 giugno 2017 e rimasto in carico per soli sei mesi, nella quantificazione in concreto delle spettanze si era tenuto conto dell'avvenuta effettuazione di attività di controllo riferite anche ai mesi precedenti la nomina (dal primo gennaio 2017). Il Mit ha invitato l'Ente a recuperare le maggiori somme erogate.

3. PERSONALE

Il Segretario generale, preposto alla segreteria tecnico – operativa per lo svolgimento delle funzioni di cui al comma 4 dell'art. 10 della l. n. 84 del 1994, è nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'AdSP, e deve essere scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore portuale e nelle materie amministrativo-contabili. È assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta, che si conforma alla contrattazione collettiva di riferimento. In base al comma 3 del predetto art. 10, al Segretario generale si applica la disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché i limiti retributivi di cui all'articolo 23-*ter* del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge del 22 dicembre 2011, n. 214.

Con delibera del citato Comitato del 23 aprile 2021, n. 7, stato nominato un nuovo Segretario generale.

Le assunzioni alle dipendenze di ruolo dell'Ente sono effettuate, sulla base del regolamento per il reclutamento del personale, approvato con delibera n. 49 del 14 febbraio 2017, previo espletamento di selezioni pubbliche.

Con delibera del Comitato di gestione del 3 febbraio 2023, n. 22, è stato approvato il Piano integrato di attività e organizzazione della pubblica amministrazione (Piao) 2023-2025 (annualità 2023), ai sensi dell'art. 6 del d.l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla l. 6 agosto 2021, n. 1135.

Con delibera dell'11 dicembre 2017, n. 62, è stata definita la pianta organica operante dal 2018, anno in cui le due Autorità portuali (Napoli-Castellammare di Stabia e Salerno) sono definitivamente confluite nell'AdSP, che prevede una presenza di personale complessiva di 153 unità.

[5] Il Piano ha durata triennale e viene aggiornato annualmente. Esso definisce: gli obiettivi programmatici e strategici della *performance*, stabilendo il necessario collegamento tra quella individuale ed i risultati di quella organizzativa; la strategia di gestione del capitale umano e di sviluppo organizzativo, anche mediante il ricorso al lavoro agile; gli strumenti e gli obiettivi del reclutamento, prevedendo anche la percentuale di posti disponibili destinata alle progressioni di carriera del personale. Si prevede (art. 6, comma 5) che con uno o più decreti del Presidente della Repubblica, previa intesa in sede di Conferenza unificata, siano individuati e abrogati gli adempimenti relativi ai piani assorbiti.

Per quanto riguarda la situazione del 2022 si registra una diminuzione del personale di due unità (da 112 a 110); i dirigenti sono di pari 8 unità dal 2021; i quadri risultano diminuiti di 1 unità; gli impiegati sono ridotti, anch'essi di una unità.

Nella seguente tabella si espongono la dotazione organica ed il numero degli addetti nel periodo di riferimento, escluso il Segretario generale.

Tabella 2 – Movimentazioni del personale – esercizio 2022

Autorità di sistema portuale MTC	Dotazione organica deliberata (2017)	2021	Progressioni (+/-)	Assunzioni/cessazioni per quiescenza o dimissioni (+/-)	2022	Variazione assoluta 2022/2021
Dirigenti	**9**	**8**	**0**		**7**	**0**
Quadri, *di cui*	**40**	**27**	**0**		**26**	**-1**
Quadri A		13	**0**	-1	12	-1
Quadri B		14	**0**		14	0
Impiegati, *di cui*	**104**	**77**	**0**		**76**	**-1**
Liv. 1	40	35	**0**		35	0
Liv. 2	30	25	**0**	-2	23	-2
Liv. 3	15	6	**0**		6	0
Liv. 4	6	1	**0**		1	0
Liv. 5	11	8	**0**	1	9	1
Liv. 6	2	2	**0**		2	0
Totale	**153**	**112**	**0**	**-2**	**109**	**-2**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP MTC

3.1 Spesa per il personale

L'AdSP applica, con riferimento ai dirigenti, compreso il Segretario generale, il c.c.n.l. di lavoro dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi e, per il personale non dirigenziale, quello dei lavoratori dei porti. Il c.c.n.l. per i dirigenti di aziende industriali è stato rinnovato a seguito dell'accordo del 30 luglio 2019 (periodo 2019-2023).

Il c.c.n.l. per i dipendenti portuali è stato rinnovato a seguito dell'accordo del 24 febbraio 2021 (periodo 2021-2023).

La seguente tabella espone gli importi complessivamente impegnati per il personale.

Tabella 3 - Impegni per il personale

AdSP MTC	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
Segretario generale – emolumenti	192.866	206.619	13.753	7,13
Emolumenti fissi	5.720.723	5.071.685	-649.038	-11,35
Emolumenti variabili (straordinario)	54.363	57.913	3550	6,53
Oneri della contrattazione aziendale (contratto II livello)	1.857.403	1.984.203	126.800	6,83
Indennità e rimborso per spese di missioni	14.088	7.672	-6.416	-45,54
Altri oneri	227.953	189.712	-38.241	-16,78
Organizzazione corsi	15.030	35.197	20.167	134,18
Oneri previdenziali, assistenziali e fiscali a carico	2.151.706	1.954.074	-197.632	-9,18
Totale personale	**10.234.132**	**9.507.075**	**-727.057**	**-7,10**
Quote tfr	350.000	350.653	653	0,19
Totale generale	**10.584.132**	**9.857.728**	**-726.404**	**-6,86**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti sui dati dell'AdSP MTC

Con riferimento alla retribuzione del Segretario generale, la parte fissa[6] è stata stabilita, con la delibera del Comitato di gestione n. 8 del 19 febbraio 2018, in euro 170.000, prevedendosi la parte variabile in euro 40.000, da corrispondere al raggiungimento degli obiettivi annuali assegnati[7], escludendosi nella stessa delibera l'applicazione del contratto aziendale per i dirigenti scaduto il 31 dicembre 2014.

A decorrere dal 10 maggio 2021 ha preso servizio il nuovo Segretario generale (delibera del Presidente n. 157 del 6 maggio 2021), prevedendosi la retribuzione fissa di euro 160.000 e la variabile di euro 50.000. Nel 2022 sono stati impegnati euro 206.619, di cui euro 160.000 per la parte fissa ed euro 46.619 per quella variabile (rispettivamente euro 154.106 ed euro 38.760 nel 2021). Lo scostamento per la parte variabile è riferito dall'Ente all'avvicendamento nella carica; sono stati, infatti impegnati, quale premio raggiungimento obiettivi, per il precedente Segretario generale, a titolo di saldo, euro 13.309, e per il subentrante, euro 33.303.

La voce relativa al tfr inclusa nel rendiconto è costituita dall'importo impegnato e versato ai fondi di previdenza complementare, in base all'opzione esercitata dal personale dipendente, ed al fondo di tesoreria gestito dall'Inps. Con riferimento a quest'ultimo, si evidenzia che l'art. 1, comma 755, della l. 27 dicembre 2006, n. 296 ha istituito il fondo per i

6 Il compenso fisso è comprensivo dell'indennità sostitutiva di *ticket restaurant.*

7 Il contratto aziendale approvato con delibera del Comitato portuale numero 32 del 27 settembre 2011, per l'Autorità portuale di Napoli, per il personale con qualifica di dirigente, scaduto il 31 dicembre 2014, non è stato ancora rinnovato.

trattamenti di fine rapporto di cui all'articolo 2120 del codice civile, gestito dall'Inps su un apposito conto corrente aperto presso la tesoreria dello Stato, a garanzia dell'erogazione dei trattamenti; detto fondo è alimentato dai versamenti effettuati, su domanda del lavoratore, dai datori di lavoro (con più di 50 dipendenti), corrispondenti alle quote maturate non destinate alle forme pensionistiche complementari. Con riferimento all'indennità di anzianità rimasta in azienda, i relativi importi, iscritti al conto economico, incrementano l'apposito fondo iscritto nello stato patrimoniale.

Tra gli altri oneri sono inclusi i buoni pasto, i contributi per il circolo aziendale e le uscite per l'applicazione della d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81.

La spesa per il personale evidenzia complessivamente una flessione del 6,86 per cento, da euro 10.584.132 del 2021 ad euro 9.857.728 nel 2022, soprattutto per la diminuzione dell'11,35 per cento delle spese per emolumenti fissi al personale dipendente, ridotto di due unità.

I costi medi del personale esposti nella seguente tabella evidenziano l'aumento complessivo del 3,31 per cento.

Tabella 4 - Costo medio del personale

2021	Segretario generale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	202.697	803.199	2.112.679	4.224.834	7.343.409
Oneri riflessi (a carico dell'Ente)	56.005	233.520	558.570	1.116.466	1.964.561
Accantonamento Tfr	14.850	59.243	120.503	243.472	438.068
Costi totali	273.553	1.095.961	2.791.753	5.584.772	9.746.038
Numero dipendenti	2	7	30	77	116
Costo medio	136.776	156.566	93.058	72.529	84.018
2022	**Segretario generale**	**Dirigenti**	**Quadri**	**Impiegati**	**Totale**
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	206.618	981.623	1.954.432	4.189.726	7.332.399
Oneri riflessi (a carico dell'Ente)	57.089	282.530	513.690	1.100.258	1.953.566
Accantonamento Tfr	15.305	69.328	103.209	247.350	435.192
Costi totali	279.011	1.333.481	2.571.330	5.537.334	9.721.157
Numero dipendenti	1	7	28	76	112
Costo medio	279.011	190.497	91.833	72.860	86.796

Fonte: AdSP MTC

4. VERIFICA DEI LIMITI DI SPESA

Ai sensi dell'art. 1, comma 590, della l. 27 dicembre 2019, n. 160, agli enti ed agli organismi, anche costituiti in forma societaria, di cui all'articolo 1, comma 2, della l. n. 196 del 2009, ivi comprese le autorità indipendenti, cessano di applicarsi le norme in materia di contenimento e di riduzione della spesa di cui all'allegato A annesso alla legge stessa. Resta ferma l'applicazione delle norme che recano vincoli in materia di spese di personale. I predetti soggetti (comma 591) non possono effettuare spese per l'acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio sostenuto per le medesime finalità negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018, come risultante dai relativi rendiconti deliberati; per gli enti in contabilità finanziaria le voci di spesa per detti acquisti sono individuate nelle corrispondenti voci, in conto competenza, del piano dei conti integrato (comma 592). Il superamento del limite è consentito in presenza di un corrispondente aumento dei ricavi o delle entrate accertate in ciascun esercizio rispetto all'esercizio 2018, oltre che per le spese nel settore informatico finanziate con il Pnrr (comma 593). I soggetti indicati (comma 594) versano annualmente entro il 30 giugno di ciascun anno ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato un importo pari a quanto dovuto nell'esercizio 2018 in applicazione delle norme di cui all'allegato A annesso alla stessa legge, incrementato del 10 per cento.

L'AdSP MTC ha versato euro 876.115 nel 2022 (identico importo nel precedente esercizio), relativamente ai risparmi di spesa conseguiti nel 2021. Nel verbale del Collegio dei revisori n. 60 del 25 ottobre 2021, relativo all'approvazione del preventivo 2022, il Collegio dei revisori ha preso atto del suddetto importo come quantificato dall'Ente, invitando l'AdSP ad effettuare il versamento dovuto alla scadenza. Nel verbale n. 17 del 13 aprile 2023 del Collegio dei revisori relativo all'approvazione del consuntivo 2022, non sussistono ulteriori valutazioni.

In ordine alla procedura di recupero delle somme corrisposte per effetto della contrattazione collettiva di secondo livello tra marzo e luglio 2015, anteriormente alla rimozione dei limiti normativi ad opera della Corte costituzionale, con sentenza 23 luglio 2015, n. 178 (in G.U. n. 30 del 29 luglio 2015)[8], l'Ente ha comunicato in data 30 marzo 2023 essere in corso la

[8] La Consulta aveva dichiarato l'illegittimità costituzionale sopravvenuta del regime di sospensione della contrattazione collettiva, risultante dalle proroghe che avevano interessato il comma 17 dell'art. 9 del d.l. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla l. 30 luglio 2010, n. 122, per violazione della libertà sindacale. Si veda la precedente relazione di questa Sezione.

procedura di recupero mediante ritenuta stipendiale, precisando di aver inviato le richieste restitutorie anche al personale in quiescenza, per il quale sono previsti piani di rateizzazione dei pagamenti sulle competenze di giugno 2023. In proposito l'Ente ha comunicato che, con riferimento ai dipendenti in servizio, è in corso la trattenuta mensile sullo stipendio, e che, per il personale in quiescenza, nella maggior parte dei casi è avvenuto il pagamento integrale delle somme dovute, anche in esito ai piani di rateizzazione.

5. OBBLIGHI DI COMUNICAZIONE E DI PUBBLICITÀ; PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE

L'Ente ha dichiarato di aver ottemperato agli obblighi di comunicazione della situazione immobiliare di cui all'art. 2, comma 222, della legge n. 191 del 23 dicembre 2009 (legge finanziaria 2010).

Sul sito dell'Ente risultano pubblicati i bilanci, corredati delle note integrative e delle relazioni del Presidente, le relazioni del Collegio dei revisori nonché i dati trimestrali e l'indice annuale di tempestività dei pagamenti (-3,27 giorni; - 10,42 nel 2021) di cui all'art. 8, comma 1, del d.l. 24 aprile 2014 n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89[9].

Risulta anche la pubblicazione sul sito del referto di questa Sezione per il 2020 (art. 31 del d.lgs. n. 33 del 2013), non ancora quella relativa all'esercizio 2021.

Sono altresì presenti sul sito, secondo quanto previsto, da ultimo, con il d.lgs. 25 maggio 2016, n. 97, recante "Revisione e semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza, correttivo della legge 6 novembre 2012, n. 190 e dell'art. 31 del d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33, ai sensi dell'articolo 7 della legge 7 agosto 2015, n. 124, in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche", il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza e integrità 2022-2024, il Piano della *performance* 2022-2024, il Piao 2024-2026, nonché il codice di comportamento approvato il 28 gennaio 2022.

Nel precedente referto si è evidenziato, con riferimento al Ptpct 2022-2024, approvato il 30 aprile 2022, che, secondo quanto riferito dall'Ente:

- in occasione dell'aggiornamento per il triennio 2021-2023 del Ptpct è stata avviata una nuova metodologia di analisi e valutazione del rischio di corruzione nei processi, prevedendosi indicatori di stima del livello di rischio (alto-medio-basso) e con la creazione di una matrice finale del rischio. Si è considerato necessario far prevalere il giudizio qualitativo rispetto ad un mero calcolo matematico, per esprimere il livello di esposizione complessivo al rischio;

[9] Il d.p.c.m. 22 settembre 2014, come modificato dall'articolo 1, comma 1, del d.p.c.m. 29 aprile 2016, ha definito i criteri di calcolo dell'indicatore di tempestività dei pagamenti annuale e di quello trimestrale (art. 9, commi 1, 2 e 3), nonché gli schemi e le modalità per la pubblicazione su internet dei relativi dati (artt. 2 e ss.).

- i dirigenti sono stati chiamati sin dal 2021 ad effettuare la valutazione del rischio sui processi di rispettiva competenza;
- il processo di affidamento della fornitura agli utenti portuali a titolo oneroso dei servizi generali è presente nell'allegato 2 al Ptpct 2022-2024 nel foglio denominato "*Security* Autisti".

In relazione all'annualità 2022, l'Ente ha comunicato (nota 20 maggio 2024) che:
- nell'ambito di un processo nell'area di rischio "Concessioni e autorizzazioni", si è verificato "*un accadimento di natura corruttiva che ha dato luogo all'apertura di procedimento penale nei confronti di un dipendente*", in odine al quale "*il Tribunale di Napoli – Sezione del Giudice per le indagini preliminari ha emesso sentenza di archiviazione*". Un procedimento disciplinare per violazione del codice di comportamento si è concluso con l'irrogazione di una sanzione. Sono intervenute due segnalazioni di *wistleblowers* per le quali è in corso l'istruttoria presso l'Anac;
- il Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (Rpct), nell'ambito del ciclo della *performance* organizzativa, ha fornito all'OIV, sulla scorta dei report dei dirigenti, le attestazioni relative all'assolvimento degli obblighi di cui al d.lgs. n. 33 del 2013 ed al rispetto delle misure di prevenzione, nonché i risultati dei monitoraggi.

Con delibera del Presidente n. 170 del 17 maggio 2022, è stato nominato il responsabile per l'anticorruzione e la trasparenza nella persona del Segretario generale.

Si ritiene opportuno richiamare l'attenzione dell'Ente affinché in concreto siano rispettate le indicazioni dell'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) per quanto riguarda i requisiti del Rpct in materia di incompatibilità e potenziali conflitti di interesse[10].

Con delibera n. 138 del 29 dicembre 2023 è stato approvato il disciplinare di gestione delle condotte illecite (*whistleblowing*), in applicazione del d.lgs. n. 24 del 10 marzo 2023[11].

Con delibera del Presidente n. 247 del 25 ottobre 2023, in esito a procedura selettiva, è stato confermato per un triennio il titolare uscente dell'Organismo indipendente di valutazione delle *performance* (OIV) in forma monocratica.

[10] Si veda, in particolare, la delibera 1064 del 13 novembre 2019.
[11] "Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali.".

6. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

La l. n. 84 del 1994 demanda alle AdSP l'adozione di atti di pianificazione e di programmazione finalizzati all'individuazione dei bisogni pubblici da soddisfare e delle risorse necessarie, nonché alla valutazione del grado e del tempo di perseguimento degli obiettivi da raggiungere, nel rispetto dei criteri di sostenibilità energetica ed ambientale, in coerenza con le politiche promosse dalle vigenti direttive europee in materia.

Ai sensi dell'art. 5, comma 1, della predetta l. n. 84 del 1994, come sostituito dall'art. 1, comma 1, lettera a), del d.lgs. n. 232 del 2017, il Piano regolatore di sistema portuale si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss) e dei Piani regolatori portuali di ciascun porto; il primo deve essere coerente con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, con il Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl; l. n. 245 del 15 giugno 1984; approvato nel dicembre 2010; art. 201 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50)[12], nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Psnpl; d.l. 11 settembre 2014 n. 133, convertito, con modificazioni, dalla l. 11 novembre 2014 n. 164: approvato nel luglio 2015); i Piani dei singoli porti dovranno essere armonizzati rispetto alla logistica nazionale ed al Dpss, nonché conformi alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nel marzo 2017).

A seguito delle modifiche recate all'art. 5 della l. n. 84 del 1994 dall'art. 4, comma 1-*septies* del d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156, il Dpss (Documento di programmazione strategica di sistema), oltre a definire gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità, individua gli "ambiti portuali", che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità stessa, anche le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla sua competenza[13]. Nello specifico, il Dpss ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali e retroportuali, per le quali la pianificazione spetta al Piano

[12] Fino all'approvazione del Pgtl si applica, *ex* art. 216, comma 2, del d.lgs. n. 50 del 2016, il quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto approvato dal Consiglio dei ministri il 13 novembre 2015 e sottoposto a valutazione ambientale strategica. Con il d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 è stato approvato il nuovo codice dei contratti.

[13] La Corte costituzionale nella sentenza n. 6 del 26 gennaio 2023 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-*septies*, lettera a), del d.l. n. 121 del 2021, come convertito, nella parte in cui sostituisce l'art. 5, comma 1, lettera b), della legge n. 84 del 1994, limitatamente alle parole "che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale". La norma è stata ritenuta in contrasto "con le necessarie condizioni di esercizio della chiamata in sussidiarietà", non avendo il legislatore statale indicato alcun "criterio, geografico o funzionale, per l'individuazione di tali imprecisate zone, esterne tanto all'ambito portuale di ciascun porto, quanto al sistema".

regolatore portuale (Prp) ed in aree di interazione tra porto e città, per le quali la pianificazione spetta alla Regione, ed individua i collegamenti infrastrutturali (cosiddetti "di ultimo miglio") di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale, nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti.

In un'ottica di semplificazione procedurale, in sede di conversione del predetto d.l. n. 121 del 2021, è stato previsto che il Documento, adottato dal Comitato di gestione, venga sottoposto, mediante Conferenza dei servizi indetta dall'AdSP, al previo parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, da emettere entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo; si stabilisce, altresì, che il Dpss venga approvato dal Mims, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'art. 11-*ter* della stessa legge, facendo venire meno l'approvazione della Regione interessata entro sessanta giorni[14].

Al predetto strumento di programmazione si aggiungono il Piano operativo triennale (Pot), di cui agli artt. 8 e 9 della l. n. 84 del 1994, il Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, *ex* art. 4-*bis* della citata legge del 1994 come modificata dall'art. 5 del d.lgs. n. 169 del 2016 con il fine di perseguire specificamente la riduzione delle emissioni di CO2, ed il Programma triennale dei lavori pubblici, previsto dall'art. 21 del citato d.lgs. n. 50 del 2016 (art. 37 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36). Con delibera del Presidente dell'AdSP del 30 dicembre 2019 è stato approvato il documento di pianificazione energetica ambientale, contenente una stima delle emissioni di anidride carbonica del sistema portuale, con l'individuazione degli interventi che ne permettano la riduzione e di quelli diretti al raggiungimento dei previsti obiettivi di efficientamento energetico e sviluppo delle fonti rinnovabili. Il documento è stato aggiornato con delibera del 17 dicembre 2020.

[14] La Corte costituzionale, nella sentenza citata nella nota precedente, ha ritenuto l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-*septies*, lettera a), del d.l. n. 121 del 2021, come convertito, laddove ha previsto l'iter descritto nel testo, anziché disporre che il Dpss "è approvato, nei quarantacinque giorni successivi all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all'art. 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibili". La Consulta ha ritenuto, in sostanza, che non si possa "prescindere da uno strumento collaborativo tra Stato e regioni, quale l'intesa, nella fase di approvazione", valutando, nel contempo, non "lesivo delle prerogative comunali lo spostamento del parere dello stesso dalla fase precedente a quella successiva all'adozione del documento".

6.1 Documento di programmazione strategica di sistema e Piani regolatori portuali

Con delibera del Comitato di gestione n. 80 del 26 ottobre 2021 è stato adottato, ai sensi dell'art. 5, comma 1- *quater*, lett. b) legge n. 84 del 1994 e ss.mm.ii., ottenuti i pareri favorevoli dei tre Comuni interessati, il Dpss dell'AdSP del Mar Tirreno centrale. Successivamente al parere favorevole della regione Campania, reso con delibera di Giunta regionale dell'11 aprile 2022, il Dpss è stato assentito in data 12 aprile 2022 nel corso della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale ed è stato approvato definitivamente come decreto del Mims n. 251 del 5 agosto 2022.

L'art. 22, comma 6, del d.lgs. n. 169 del 2016, modificato dall'art. 33, comma 2, del d.l. 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni dalla l. 28 febbraio 2020, n. 8, ha previsto, in via transitoria, testualmente: "Nei porti di cui all'articolo 6, comma 1, della legge n. 84 del 1994, nei quali è istituita l'AdSP, i piani regolatori portuali che siano già stati adottati dal comitato portuale o dall'autorità marittima alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono approvati nel rispetto della normativa vigente al momento della loro adozione. Nei medesimi porti, fino all'approvazione dei Piani regolatori di sistema portuale, sono ammesse varianti localizzate (per interventi improcrastinabili o per il corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei in relazione alle scadenze di esecuzione e di spesa) ai piani regolatori portuali vigenti, purché adottate da parte del Comitato di gestione entro il 31 dicembre 2022".

Con riferimento ai Piani regolatori per i tre porti, come approvati e in essere nell'attualità, si richiama la precedente relazione. Per nessuno dei porti predetti è stato concluso l'*iter* di approvazione per i nuovi Piani redatti o adottati.

L'AdSP ha comunicato di aver dato avvio alle attività progettuali per l'aggiornamento dei Prp dei porti di Napoli, di Salerno e di Castellammare di Stabia, in base alle sopravvenute normative, tenendo conto delle linee di sviluppo del Dpss. L'Ente ha precisato (nota 20 maggio 2024) che la procedura di Valutazione ambientale strategica (Vas), *ex* art. 5 della l. n. 84 del 1994, sarà a breve avviata.

6.2 Piano operativo triennale e Programma triennale dei lavori

Gli artt. 8 e 9 della legge n. 84 del 1994 e successive modificazioni prevedono che l'Autorità portuale adotti un Piano operativo triennale (Pot), soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche; esso viene approvato dall'organo collegiale di gestione entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del Presidente ed è soggetto a revisione annuale.

Il Pot, approvato dal Comitato di gestione in coerenza con il Piano regolatore portuale, espone il programma delle opere da realizzare, con la quantificazione della relativa spesa.

Per ogni porto del sistema portuale viene redatto un documento, denominato "*master plan*", quale strumento operativo di attuazione delle linee programmatiche contenute nel Pot.

Al Pot 2020 -2022, approvato il 27 novembre 2020, non sottoposto a revisione annuale con riferimento al 2021 ed al 2022, come anche riferito dall'Ente nella relazione annuale per l'esercizio in esame, è seguito il Pot 2023 -2025, approvato il 12 luglio 2023.

Ai sensi dell'art. 21 del citato d.lgs. n. 50 del 2016[15], vigente *ratione temporis,* l'Autorità portuale è tenuta, inoltre, a predisporre il Programma triennale dei lavori (Ptl), che contiene i lavori da avviare nella prima annualità (elenco annuale dei lavori), per i quali viene riportata l'indicazione dei mezzi finanziari stanziati sullo stato di previsione o sul proprio bilancio, ovvero disponibili in base a contributi o risorse dello Stato, delle regioni a statuto ordinario o di altri enti pubblici. L'elenco annuale dei lavori viene redatto sulla base delle schede-tipo di cui al decreto ministeriale 11 novembre 2011 (G.U. n. 55 del 6 marzo 2012). Le AdSP approvano il Ptl e l'elenco annuale unitamente al bilancio preventivo, di cui tali documenti costituiscono parte integrante (così il predetto dm del 2011).

La normativa di riferimento è nell'attualità contenuta nell'art. 37 del nuovo codice dei contratti pubblici (approvato, come già evidenziato, dal d.lgs. n. 36 del 2023). Il citato articolo 37 rimanda all'allegato I.5 dello stesso codice per la definizione, tra l'altro, degli schemi tipo per la redazione del programma triennale e degli elenchi annuali, prevedendo anche la sostituzione dell'allegato stesso all'entrata in vigore di un regolamento da emanarsi con decreto del Mit di concerto con il Mef, previo parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (Cipess). Tra gli schemi tipo si

[15] L'art. 21 è stato modificato dall'articolo 11, comma 1, lettera a), del d.lgs. 19 aprile 2017, n. 56.

prevedono quello relativo alle opere incompiute e quello relativo agli interventi presenti nell'elenco annuale del precedente programma triennale e non riproposti e non avviati.
Per i lavori di importo pari o superiore a 1.000.000 euro, ai fini dell'inserimento nell'elenco annuale, le amministrazioni aggiudicatrici approvano preventivamente il progetto di fattibilità tecnica ed economica (citato art. 21, comma 3, del d.lgs. n. 50 del 2016).
La seguente tabella espone la previsione su base triennale del Ptl 2022-2024.

Tabella 5 - Programma triennale dei lavori – esercizio 2022

N.	Interventi	Importo complessivo	Art. 18 bis l. 84 del 1994 - d.i. nn. 442 e 443 del 13 dicembre 2016	Art. 18 bis l. 84 del 1994 - d.i. n. 54 del 20 febbraio 2014	Fondi AdSP MTC	Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 e successivi addendum - Delibere CIPE n. 47 del 2019 Guri n. 268 del 15 novembre 2019	d.m. 332 del 17 agosto 2021 (interventi di cui all'allegato 3 del d.m. n. 353 del 13 agosto 2020)
2022-2024							
1	Porto di Castellammare di Stabia - Messa in sicurezza del porto	35.000.000				35.000.000	
2	Lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia	2.000.000			2.000.000		
3	Lavori di manutenzione edificio Sede AdSP (Opere edili, impianti di climatizzazione, elettrico, ascensore, etc)	100.000			100.000		
4	Porto di Salerno - Intervento di manutenzione straordinaria dell'immobile denominato Casa del portuale	2.500.000	932.229	678.355	889.416		
5	Porto di Napoli - Intervento di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini generali volume esistente	20.100.000					20.100.000
Totale elenco annuale 2022 – esercizio 2022		**59.700.000**	**932.229**	**678.355**	**2.989.416**	**35.000.000**	**20.100.000**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti da dati estratti dai bilanci preventivi dell'AdSP MTC

Per l'esercizio 2022 sono stati previsti, oltre i 59,7 mln esposti nella tabella sopra riportata, per gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, anche ulteriori 361 mln per 10 interventi, 5 per il porto di Napoli e 5 per quello di Salerno, gravanti sul fondo Pnrr complementare ai sensi del d.m. 330 del 13 agosto 2021, sui quali si riferisce in un paragrafo dedicato. Il totale complessivo degli interventi previsti per l'esercizio 2022 ammonta a 420,7 mln.

Tabella 6 – Programma triennale dei lavori –Interventi finanziati dal fondo complementare Pnrr

N.	Interventi Porto di Napoli	Importo complessivo
6	Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete ferroviaria portuale	20.000.000
7	Prolungamento della Diga Duca d'Aosta	150.000.000
8	Completamento della darsena di levante	20.000.000
9	Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture dell'area monumentale del porto di Napoli destinate al traffico passeggeri, alle attività portuali e di collegamento con la città	26.000.000
10	*Cold ironing*	25.000.000
Totale interventi Porto di Napoli		**241.000.000**
N.	**Interventi Porto di Salerno**	**Importo complessivo**
11	Prolungamento del Molo Manfredi	15.000.000
12	Dragaggio del Porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso - fase 2	40.000.000
13	Consolidamento ed adeguamento funzionali di alcuni moli e banchine	40.000.000
14	Smart green port - *cold ironing*	15.000.000
15	Salerno porta ovest 1°stralcio - realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale, sistemazione dello svincolo autostradale zona Cerinicchiara, realizzazione di un nuovo collegamento in galleria tra autostrada e porto. Integrazione somme a disposizione	10.000.000
Totale interventi Porto di Salerno		**120.000.000**
Totale interventi Adsp MTC - elenco annuale 2022 - Fondo complementare Pnrr		**361.000.000**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti da dati estratti dai bilanci preventivi dell'AdSP MTC

Gli interventi per l'AdSP (porto di Napoli) riguardano principalmente la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del porto stesso, il recupero e la valorizzazione dell'edificio degli *ex* Magazzini generali, il dragaggio dei fondali con deposito in cassa di colmata, il raccordo stradale, la ristrutturazione del molo Beverello e delle banchine del molo San Vincenzo e del molo Carmine, il rafforzamento della diga foranea "Duca d'Aosta", l'eliminazione di volumetrie in muratura e cemento armato dismesse o da dismettere.

Per il porto di Salerno gli interventi riguardano, oltre al dragaggio fondali ed all'allargamento dell'imboccatura, lavori per la struttura multipiano per il traffico delle auto e l'adeguamento della banchina del porto turistico Masuccio.

Per il porto di Castellammare di Stabia le opere sono soprattutto collegate alla prospettiva di crescita della cantieristica navale.

Gli interventi previsti per il 2023, riguardano impegni per 113,4 mln, per 49,8 mln con copertura di finanziamento e restanti 63,6 mln da finanziare, come evidenziato dalla seguente tabella.

Tabella 7 – Interventi programmati per il 2023

N.	Interventi finanziati	Importo complessivo	Fondo infrastrutture di cui al d.l. 40 del 2010 per il 2021	Fondi PAC 2014-2020	Fondi AdSP MTC
2022-2024					
16	Potenziamento dello scalo ferroviario asservito al Porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse	38.800.000	38.800.000		
24	Green Campania Ports - Asse D linea di azione 2 - Interventi di risparmio ed efficientamento energetico	2.108.585		948.850	1.159.735
25	Green Campania Ports - Asse D linea di azione 3 - Interventi di produzione di energia da fonti rinnovabili (moto ondoso Salerno)	3.500.000		600.281	2.899.719
26	Porto di Napoli - Interventi di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli. Nuovo terminal passeggeri alla Calata Beverello - connessioni porto-città e riassetto della mobilità (PAC linea azione 4)	5.430.000		5.430.000	
Totale elenco annuale 2023 - Interventi finanziati		**49.838.585**	**38.800.000**	**6.979.131**	**4.059.454**
N.	**Interventi da finanziare**	**Importo complessivo**			
17	Porto di Napoli - Rimodulazione della rete della viabilità interna portuale	14.000.000			
18	Porto di Salerno - Adeguamento banchina di riva porto Masuccio salernitano	3.000.000			
19	Porto di Napoli - Lavori di miglioramento statico della sede dell'Autorità portuale	3.600.000			
20	Porto di Napoli - Completamento e consolidamento e ammodernamento del molo S. Vincenzo	20.000.000			
21	Porto di Napoli - Lavori di consolidamento delle banchine di levante e ponente al molo Angioino	15.000.000			
22	Porto di Napoli - Realizzazione degli interventi di demolizione di volumetrie in muratura e cemento armato dismesse o da dismettere incluso intervento di frantumazione e recupero per tombamenti.	3.000.000			
23	Lavori di manutenzione porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia	5.000.000			
Totale elenco annuale 2023 - Interventi da finanziare		**63.600.000**			
Totale elenco annuale 2023 - Interventi finanziati e da finanziare		**113.438.585**			

Fonte: Elaborazione Corte dei conti da dati estratti dai bilanci preventivi dell'AdSP MTC

La programmazione degli interventi per il 2024 riguarda 5 interventi per l'importo di 125 mln, ancora tutti da finanziare, come mostra la seguente tabella.

Tabella 8 – Interventi programmati per il 2024

N.	Interventi	Importo complessivo
27	Porto di Napoli - Escavo dei fondali per la riconfigurazione ed approfondimento del canale di accesso lato levante	50.000.000
28	Rettifica ed ampliamento della banchina Magazzini gen erali-Marinella nel porto di Castellammare di Stabia	20.000.000
29	Porto di Napoli - Realizzazione colmata testata molo Carmine, retrostante molo Martello, per riorganizzazione area cantieristica	30.000.000
30	Porto di Napoli - Restauro e recupero funzionale del bacino di carenaggio borbonico alla radice del Molo San Vincenzo	20.000.000
31	Lavori di manutenzione porto di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno	5.000.000
Elenco annuale 2024 -Totale interventi AdSP MTC		**125.000.000**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti da dati estratti dai bilanci preventivi dell'AdSP MTC

Il Ptl 2022-2024 ha previsto la spesa di 659,1 mln (565,9 mln nel precedente Ptl 2021-2023).

6.3 Programma di interventi infrastrutturali complementari al Pnrr

Con l'art. 1 del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n.101, è stato approvato il Piano nazionale per gli investimenti complementari -- Pnc, finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza - Pnrr per complessivi 30.622 mln. Il predetto art. 1 riporta l'elenco degli interventi finanziati ed il riparto delle risorse; quelli che interessano la portualità sono indicati nel comma 2, lett. c)[16], nei punti 7, 8, 9, 10 e 11, che di seguito si indicano:

- punto 7: Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici;
- punto 8: Aumento selettivo della capacità portuale;
- punto 9: Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale;
- punto 10: Efficientamento energetico;
- punto 11: Elettrificazione delle banchine (*Cold ironing*), attraverso un sistema alimentato, ove l'energia non provenga dalla rete di trasmissione nazionale, da fonti *green* rinnovabili o, qualora queste non siano disponibili, da biogas o, in sua mancanza, da gas naturale.

Con il decreto Mef del 15 luglio 2021, e relativo allegato I, adottato ai sensi del comma 7 dell'articolo 1 del citato d.l. n. 59 del 2021, sono stati individuati per ciascun intervento del Pnc gli obiettivi iniziali, intermedi e finali[17]. Quelli di cui ai punti da 7 a 11 del comma 2, lett. c), sopra riportati, sono tutti in complementarità alla missione 3, componente 2, del Pnrr.

Con l'art. 7 del d.l. 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla l. 21 aprile 2023, n. 41, in considerazione del perdurare della situazione di crisi connessa agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali e dei prodotti energetici e della necessità di consentire il raggiungimento degli obiettivi finali del Pnc, si è previsto che un decreto del Mef, da adottare di concerto con l'autorità politica delegata in materia di Pnrr entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, provvedesse all'aggiornamento dei cronoprogrammi procedurali di cui all'allegato 1 del predetto decreto del 15 luglio 2021.

[16] Nell'art. 1, comma 2, lett. c), indicato nel testo sono assegnati 9.760 mln per gli anni dal 2021 al 2026 da iscrivere nei pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferiti a interventi inclusi in tredici punti elenco.

[17] I progetti relativi al solo Pnc, in base al d.l. 59 del 2021, art. 1, comma 7, sono monitorati dal sistema BDAP/MOP (banca dati delle amministrazioni pubbliche/monitoraggio opere pubbliche), previsto dal d.lgs. 29 dicembre 2011, n. 229.

In relazione alle procedure afferenti agli investimenti pubblici, anche suddivisi in lotti funzionali, finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal Pnrr e dal Pnc, l'art. 48 del d.l. 31 maggio 2021 n. 77, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, ha ammesso l'affidamento di progettazione ed esecuzione dei relativi lavori anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, comma 5, del d.lgs. n. 50 del 2016, a condizione che detto progetto sia redatto secondo le modalità e le indicazioni di cui al successivo comma 7, quarto periodo, dello stesso articolo 48. Nella disposizione richiamata è demandato al Presidente del Consiglio dei lavori pubblici di stabilire, sostanzialmente, il contenuto degli elaborati relativi al progetto e le procedure semplificate per la definizione accelerata del procedimento per l'emissione del parere dello stesso organo. Il provvedimento è stato emanato il 29 luglio 2021 ("*Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC*").

Con il d.m. n. 330 del 13 agosto 2021, come già evidenziato, è stato approvato il "programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr)", e sono state ripartite risorse per 2.835,63 mln, confermandosi il cronoprogramma procedurale previsto dall'allegato 1 al decreto del Mef del 15 luglio 2021; per l'AdSP MTC sono previsti 361 mln per i dieci progetti, rientranti nelle tipologie di cui ai predetti punti 7, 8, 9 e 11, riportati nella seguente tabella.

Trattasi di:

- 5 interventi per il porto di Napoli, per un totale di 241 mln (66,76 per cento del totale previsto);
- 5 interventi per il porto di Salerno, per un totale di 120 mln (33,34 per cento del totale previsto).

L'AdSP ha comunicato di essere destinataria esclusivamente dei fondi di cui al Pnc.

L'anticipo erogato, complessivamente, rappresenta il 44,18 per cento del totale di quanto previsto per la realizzazione dei dieci interventi.

Tabella 9 - Interventi complementari al Pnrr

Tipologia di intervento	CUP	Denominazione progetto	Importo intervento	Importo anticipo	Importo pagato	Stato di avanzamento
Punto 7 - Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	G61B20000840006	Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture dell'area monumentale del porto di Napoli destinate al traffico passeggeri, alle attività portuali e di collegamento con la città.	26.000.000	12.380.950		È in corso di formalizzazione il PFTE rafforzato
	G65F20001560006	Prolungamento e rafforzamento della diga Duca D'Aosta nel porto di Napoli.	150.000.000	71.428.569*	745.973	Sono in corso di affidamento la progettazione definitiva e le indagini geognostiche
	G51B21003160006	Dragaggio del porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso – fase 2 nel porto di Salerno.	40.000.000	19.047.617		richiesta la proroga della VIA
	G51B21003260006	Prolungamento del molo Manfredi nel porto di Salerno.	15.000.000	7.142.855	3.750	Inviato l'adeguamento tecnico funzionale al Consiglio Superiore
	G51B21003170006	Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine nel porto di Salerno.	40.000.000	19.047.617		PFTE rafforzato in corso di redazione
Totale punto 7			**271.000.000**	**129.047.608**	**749.723**	**N. 5 interventi: 2 per il porto di Napoli e 3 per Salerno**
Punto 8 - Aumento selettivo della capacità portuale	G61B20000830006	Completamento della darsena di levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro rifluimento in vasca.	20.000.000	8.051.280	21.030	Sono in corso le procedure di gara per l'affidamento dei servizi di ingegneria
Totale punto 8			**20.000.000**	**8.051.280**	**21.030**	**N. 1 intervento per il porto di Napoli**
Punto 9 - Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale	G67H20002440006	Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale.	20.000.000	5.855.996		PFTE rafforzato in corso di redazione
	F51B08000600001	Realizzazione del 2° lotto del 1° stralcio dell'intervento "porta ovest" di Salerno Raddoppio del viadotto stradale di collegamento al porto.	10.000.000	2.927.996	6.473.020	Avanzamento dei lavori complementari al 97%
Totale punto 9			**30.000.000**	**8.783.992**	**6.473.020**	**N. 2 interventi: 1 per il porto di Napoli e 1 per Salerno**
Punto 11 - Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	G61B21005650006	*Cold ironing* nel porto di Napoli.	25.000.000	8.510.573	3.050	PFTE rafforzato in corso di redazione
	G59J21005810006	*Smart green port– cold ironing* nel porto di Salerno.	15.000.000	5.106.343,19	3.050	PFTE rafforzato in corso di redazione
Totale punto 11			**40.000.000**	**13.616.916**	**6.100**	**N. 2 interventi: 1 per il porto di Napoli e 1 per Salerno**
Totale complessivo			**361.000.000**	**159.499.796**	**7.249.873**	**N. 10 interventi: 5 per il porto di Napoli e 5 per Salerno****

* Al 31 dicembre 2023.
Fonte: Elaborazione Corte dei conti da risposta istruttoria dell'AdSP MTC del 7 marzo 2024

Con riferimento agli ambiti che interessano l'AdSP MTC, il suddetto decreto n. 330 del 2021 ha specificato che per le risorse di cui ai punti:

- 7, i contratti devono essere aggiudicati entro il 31 dicembre 2023 e gli interventi devono concludersi con il collaudo entro il 31 dicembre 2026.
- 8, i contratti devono essere aggiudicati entro il 31 dicembre 2023 e gli interventi devono concludersi con il collaudo entro il 30 giugno 2026.
- 9, i contratti devono essere aggiudicati entro il 31 dicembre 2023 e gli interventi devono concludersi con il collaudo entro il 31 marzo 2026.
- 11, i contratti devono essere aggiudicati entro il 31 marzo 2024 e gli interventi devono concludersi entro il 30 giugno 2026.

La suddetta tempistica è stata recepita nei successivi accordi procedimentali tra l'AdSP ed il Mims (delibere nn. 361, 362 e 363 del 3 novembre 2021; delibera n. 441 del 20 dicembre 2021).

Nei suddetti accordi, tra l'altro, si legge che l'AdSP "*ha assicurato che i … progetti non sono oggetto di altri finanziamenti, non sono ricompresi in progetti già realizzati o in via di realizzazione e ha garantito la realizzazione completa dei progetti in questione e la funzionalità dei medesimi*", in relazione allo specifico obbligo in tal senso posto a carico dei soggetti attuatori dall'art. 2 del citato d.m. n. 330 del 2021.

Nella risposta all'istruttoria generale della Sezione del 26 febbraio c.a. l'Ente ha comunicato che gli obiettivi al 31 dicembre 2023 sono stati raggiunti; ha specificato che è in corso la stipula (per un intervento conclusa) dei "*contratti attuativi per l'affidamento della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori*" conseguenti agli accordi quadro aggiudicati mediante procedura aperta, *ex* artt. 54 e 60 del d.lgs. n. 50 del 2016, "*per l'affidamento dell'esecuzione di lavori su infrastrutture marittime, dragaggi, opere stradali e ferroviarie, opere edili e di restauro per la riqualificazione degli immobili, opere di sostenibilità ambientale, da realizzarsi nelle aree di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale – 5 LOTTI", il cui bando di gara è stato pubblicato sulla G.U.R.I. n. 68 del 16.06.2023*" (inviato il 9 giugno precedente alla G.U.E.E.). Per un intervento risultano avviati ed in corso i lavori; ha precisato che per i due interventi di cui al punto 11-Elettrificazione delle banchine (*cold ironing*), l'obiettivo è fissato alla scadenza del primo trimestre 2024 (31 marzo 2024).

Con delibera del Presidente n. 72 del 25 febbraio 2022, l'AdSP aveva disposto procedersi a procedura ad evidenza pubblica per la stipula di un accordo quadro (CUP: G12C21001230002, non incluso tra gli interventi di cui alla precedente tabella) per "*l'affidamento di servizi tecnici di progettazione, direzione dei lavori e verifica della progettazione, relativi a opere portuali, strade e ferrovie, potenziamento e riqualificazione degli immobili ed interventi di potenziamento e riqualificazione degli immobili ed interventi di sostenibilità ambientale*", della durata di quattro anni, suddiviso in sei lotti[18]. Si prevede che oggetto

[18] Prolungamento e rafforzamento delle dighe foranee e dei moli; adeguamento e messa in sicurezza di moli e banchine; strade e ferrovie; potenziamento e riqualificazione di immobili; interventi di sostenibilità ambientale; verifica preventiva della progettazione. Sono compresi anche lavori riguardanti attività di supporto strumentali alla progettazione (indagini geologiche, geotecniche e sismiche, sondaggi, rilievi, misurazioni e picchettazioni). Per ciascuno dei lotti viene scelto un operatore economico (art. 54, comma 3, del d.lgs. n. 50 del 2016).

dell'attività sia anche il progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del Pnrr e del Pnc.

Per quanto riguarda l'affidamento dell'esecuzione dei lavori, l'esperimento della procedura aperta per la sottoscrizione di un accordo quadro, articolato in cinque lotti[19], è stato disposto con la delibera n. 124 del 31 maggio 2023. La delibera ha specificato che *"la procedura in oggetto riguarda l'affidamento dell'esecuzione dei lavori ed eventualmente la redazione del progetto definitivo e/o del progetto esecutivo, compreso il coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione…"*. La delibera specifica, inoltre, che l'accordo quadro tiene conto dell'esigenza *"di portare a completamento altri interventi infrastrutturali nei porti di propria competenza, anche strettamente connessi a quelli elencati nel DM 330/2021, previsti nel POT 2023-2025 e finanziati con fondi propri, altri finanziamenti pubblici ovvero candidati ad altre fonti di finanziamento"*.

Considerata la genericità delle indicazioni contenute nell'accordo quadro, ripartito in lotti per "blocchi" di attività non ulteriormente specificate, si invita l'Autorità a prestare massima attenzione e rigore nel riferire le attività ed i relativi costi agli specifici interventi finanziati con il fondo complementare.

[19] Opere marittime e strutturali speciali; opere marittime e lavori di dragaggio; strade, ferrovie e relative opere complementari; edifici civili e industriali anche sottoposti a tutela; impianti per l'elettrificazione delle banchine. Per ciascun lotto viene scelto un operatore economico (art. 54, comma 3, del d.lgs. n. 50 del 2016).

7. ATTIVITÀ ISTITUZIONALE

L'AdSP, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della l. n. 84 del 1994 svolge i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali, delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali;
b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale;
d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;
f) raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

7.1 Opere di grande infrastrutturazione. Manutenzione ordinaria e straordinaria.

Le seguenti tabelle, elaborate sui dati forniti dall'Ente, descrivono gli interventi di grande infrastrutturazione[20] ultimati e quelli in corso al 31 dicembre 2022 nei due porti principali del sistema, con indicazione degli importi ammessi a finanziamento.

[20] Sono considerate grandi opere di infrastrutturazione, ai sensi dell'art. 5, comma 9, della l. n. 84 del 1994, "le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali". La disposizione prevede, inoltre, che i relativi progetti siano approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Tabella 10 - Opere di grande infrastrutturazione – Porto di Napoli - esercizio 2022

Porto di Napoli - interventi ultimati	Fonte di finanziamento		Importo complessivo
	Fondi AdSP MTC	Altri finanziamenti	
		L. 296/2006; art. 1 c. 983; POR-FESR Campania 2014-2020; L. 388/2000 - dm 02/05/2001; art. 18 bis l. n. 84/94	
Lavori di "Risanamento e messa in sicurezza della banchina n. 33b nel piazzale nord del bacino di carenaggio n. 3"	0	10.932.053	10.932.053
Allestimento spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro	839.719	5.160.281	6.000.000
Dragaggio urgente di una parte dei fondali del porto di Napoli e refluimento dei sedimenti dragati nella cassa di colmata esistente in località Vigliena - primo lotto	0	6.500.000	6.500.000
Totale interventi ultimati Porto di Napoli	**839.719**	**22.592.334**	**23.432.053**
Porto di Napoli - Interventi in corso	**Fondi AdSP MTC**	**Altri finanziamenti**	**Importo complessivo**
		L. n. 296/2006; art. 1 c. 983; POR-FESR Campania 2014-2020; L. 388/2000 - dm 02/05/2001; art. 18 bis l. n. 84/94; l. 166/2002 – dm 26.06.2004; PON Infrastrutture e Reti 2014-2020; Accordo procedimentale n. 8774 del 2 settembre 2014 art. 18 bis legge n. 84/94	
Lavori di "Risanamento del Bacino di carenaggio n 2 - Adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento paramenti di banchina adiacente bacino n. 2.	9.035.580	25.395.270	34.430.850
Lavori di riqualificazione dell'Area Monumentale del Porto di Napoli - Terminal Passeggeri alla Calata Beverello	4.055.564	19.434.436	23.490.000
Lavori di Adeguamento e ristrutturazione del terminal contenitori del molo di levante Flavio Gioia e Calata Granili.	0	15.653.000	15.653.000
Completamento del consolidamento e rafforzamento della banchina levante del molo Pisacane	0	21.400.000	21.400.000
Lavori di "Progettazione esecutiva ed esecuzione lavori di realizzazione del depuratore MBR a servizio della rete fognaria portuale".	1.944.284	3.855.716	5.800.000
Realizzazione della rete fognaria portuale	0	18.000.000	18.000.000
Riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni	0	26.500.000	26.500.000
Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena della Marinella	0	30.000.000	30.000.000
Piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative	0	18.000.000	18.000.000
Prolungamento Diga Duca d'Aosta	0	30.000.000	30.000.000
Totale interventi in corso Porto di Napoli	**15.035.428**	**208.238.422**	**223.273.850**
Totale interventi opere di grande infrastrutturazione Porto di Napoli - esercizio 2022	**15.875.147**	**230.830.756**	**246.705.903**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati estratti dalla relazione annuale 2022 - AdSP MTC

Le opere di grande infrastrutturazione per il porto di Napoli hanno evidenziato n. 3 interventi ultimati per complessivi euro 23.432.053, di cui euro 839.719 relativi a fondi dell'Ente ed euro 22.592.334 relativi ad altri finanziamenti come descritti nella tabella n. 9. I fondi dell'AdSP MTC, in questo caso, rappresentano il 3,58 per cento del totale, mentre il restante 96,42 è costituito da altre fonti di finanziamento.

Altri 10 interventi sono ancora in corso per complessivi euro 223.273.850, di cui euro 15.035.428 relativi a fondi dell'AdSP MTC e ulteriori euro 208.238.422 derivanti da altri finanziamenti. La percentuale di copertura dei fondi dell'AdSP MTC è pari al 6,73 per cento, mentre il 93,27 per cento è la copertura derivante dalle altre fonti di finanziamento.

Il totale degli interventi ultimati, pari a euro 23.432.053, rappresenta il 9,50 per cento del totale, mentre il restante 90,50 per cento pari ad euro 223.273.850 riguarda interventi in corso.

La seguente tabella evidenzia le opere di grande infrastrutturazione del porto di Salerno programmate per il 2022.

Tabella 11 - Opere di grande infrastrutturazione – Porto di Salerno – esercizio 2022

Porto di Salerno- interventi ultimati	Fonte di finanziamento		Importo complessivo
	Fondi AdSP MTC	Altri finanziamenti	
		l. 296/06; art. 1 c.983; l. 413/98	
Escavo fondali del Porto commerciale	0	38.100.000	38.100.000
Modifica imboccatura del Porto commerciale	0	23.000.000	23.000.000
Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del Porto commerciale	144.000	6.186.000	6.330.000
Infrastrutture di *security* del Porto commerciale	0	4.518.360	4.518.360
Prolungamento scogliera Santa Teresa (Protocollo di Intesa con il Comune di Salerno del 6 ottobre 2011)	0	1.830.000	1.830.000
Totale interventi ultimati Porto di Salerno	**144.000**	**73.634.360**	**73.778.360**
Porto di Salerno - Interventi in corso	**Fondi AdSP MTC**	**Altri finanziamenti**	**Importo complessivo**
		L. 296/06; art. 1 c.983; l. 413/98; art.6 l. 84/94; PON 2007-2013; PON 2014-2020;	
Adeguamento e potenziamento impianto idrico e antincendio del Porto commerciale	144.000	6.186.000	6.330.000
Green campani ports	0	4.213.960	4.213.960
Briccole n. 25 (realizzazione briccola n. 5 e riparazione briccola n. 2)	0	765.000	765.000
Fabbricato servizi Porto commerciale	1.226.994	4.023.006	5.250.000
Intervento urgente ripristino banchina Rossa/Molo ponente + Molo 3 gennaio	0	4.500.000	4.500.000
Totale interventi in corso Porto di Salerno	**1.370.994**	**19.687.966**	**21.058.960**
Totale interventi in corso opere di grande infrastrutturazione Porto di Salerno - esercizio 2022	**1.514.994**	**93.322.326**	**94.837.320**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati estratti dalla relazione annuale 2022 - AdSP MTC

Gli interventi per il porto di Salerno hanno evidenziato un importo complessivo pari ad euro 94.837.320, di cui euro 73.778.360 per interventi ultimati ed euro 21.058.960 per interventi ancora in corso.

A differenza del porto di Napoli, per il porto di Salerno la percentuale degli interventi realizzati è del 77,79 per cento, mentre il 22,21 per cento riguarda quelli ancora in corso.

I fondi AdSP MTC per gli interventi ultimati sono stati pari allo 0,20 per cento, mentre la copertura del 99,80 per cento è data da altre fonti di finanziamento.

Per gli interventi ancora in corso i fondi AdSP MTC sono stati pari al 6,51 per cento, a fronte del 93,49 per cento della copertura derivante da altre fonti di finanziamento.

Nelle precedenti relazioni della Sezione si è avuto modo di evidenziare i ritardi che, in generale, hanno connotato la gestione degli interventi infrastrutturali sull'economia portuale e su quella del territorio circostante, ritardi motivati dall'Ente da un lato con la mancata approvazione del nuovo Piano regolatore portuale, che ha comportato modifiche progettuali in corso d'opera, dall'altro con l'ampiezza dei tempi occorrenti per le progettazioni, che sono sottoposte ad un'istruttoria di verifica complessa, stanti anche i vincoli paesaggistici e archeologici[21]. A detti fattori si sono aggiunti i tempi di erogazione dei finanziamenti pubblici ed il protrarsi delle procedure di gara, tenuto conto anche dei ricorsi al giudice amministrativo.

Resta stringente la necessità, più volte rilevata da questa Sezione, di accelerare le procedure di approvazione del Piano regolatore portuale e di avviare le progettazioni definitive con un congruo anticipo rispetto ai tempi di cantierabilità previsti, al fine di evitare approfondimenti nella fase dell'approvazione e di definire in modo credibile il cronoprogramma dei lavori. La problematica acquista maggiore pregnanza in relazione agli obblighi di conseguimento dei traguardi e degli obiettivi posti nel Pnrr.

7.2 Attività promozionale

Tra i compiti delle AdSP, l'art. 6, comma 4, lett. a), della l. n. 84 del 1994 contempla quello di "promozione" dei servizi offerti.

Nel 2022, le spese per l'attività promozionale sono più che raddoppiate rispetto al precedente esercizio 2021, passando da euro 109.775 ad euro 244.955, in relazione alla ripresa delle attività in presenza. Ancora nel 2021, infatti, il settore aveva risentito dell'emergenza sanitaria.

[21] Con riferimento alla riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli, l'attività progettuale, affidata all'Autorità portuale nel 2012, che aveva richiesto la collaborazione della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, è stata oggetto di successive integrazioni, anche a seguito di ritrovamenti archeologici in occasione dei lavori per la metropolitana di Napoli. Dopo l'acquisizione di pareri, autorizzazioni e nulla osta previsti per legge, il progetto definitivo è stato approvato nel settembre 2017 e quello esecutivo nel successivo mese di luglio 2018.
Espletata la procedura di aggiudicazione, i lavori, consegnati a novembre 2019, sono stati sospesi, a causa di nuovi ritrovamenti di interesse storico culturale, conseguendone la revisione del progetto esecutivo, di nuovo poi sottoposto all'autorizzazione della Soprintendenza. Solo nel dicembre 2021 è stato approvato il progetto di variante in corso d'opera ed i lavori sono ripresi il 15 dicembre successivo.

Tabella 12 - Attività promozionale

AdSP MTC	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
Impegni di competenza	109.775	244.955	135.180	123,14

Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dal rendiconto dell'AdSP MTC

Lo scopo promozionale, orientato verso l'interazione con il territorio, è stato attuato prevalentemente mediante lo svolgimento delle attività fieristiche e delle missioni istituzionali, organizzate spesso insieme ad altri enti pubblici (soprattutto Regioni e Comuni).

Tra le iniziative, svolte a Napoli, Castellammare e Salerno si segnala anche per l'esercizio in osservazione l'organizzazione di visite guidate via mare per scoprire gli edifici monumentali dello scalo.

L'AdSP è stata presente alla manifestazione fieristica *Logistics Eco Transport* 2022, che ha riguardato il settore dei trasporti e della logistica sostenibili, ed alla principale fiera di settore del comparto croceristico del Mediterraneo.

L'Ente ha aderito ad iniziative a beneficio di studenti di scuola secondaria superiore ed università volte a diffondere la conoscenza dei ruoli e delle responsabilità dell'AdSP.

7.3 Attività autorizzatoria

Ai sensi dell'art. 16, comma 1, della l. n. 84 del 1994, sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie alle operazioni portuali. Il successivo comma 3 dispone che l'esercizio delle predette attività è soggetto ad autorizzazione dell'autorità portuale. Le imprese autorizzate sono iscritte in appositi registri tenuti dall'autorità portuale e sono soggette al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione.

Nelle precedenti relazioni questa Sezione ha già riferito come l'AdSP abbia emanato il regolamento per le autorizzazioni di cui al predetto art. 16 con ordinanza presidenziale n. 1 del 7 gennaio 2019, che detta la disciplina uniforme per i tre porti. Esso ha subordinato il rilascio, per le operazioni, con durata da uno a quattro anni, o corrispondente a quella della

eventuale concessione[22], anche al possesso dei requisiti di capacità economico - finanziaria, tecnico - organizzativa e di corretta gestione del personale dipendente.

Ha previsto, tra l'altro, che annualmente venga fissato, assicurando la più ampia concorrenza, il numero massimo delle autorizzazioni ammissibili, sia per le operazioni che per i servizi portuali. Qualora il numero delle istanze dirette ad ottenere il rilascio o rinnovo dell'autorizzazione ecceda il numero massimo stabilito, è previsto che l'AdSP, in applicazione dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione[23], dia priorità alle imprese che dimostrino di assicurare un incremento ed una qualificazione dei traffici, con riferimento a specifici parametri di valutazione relativi sia agli investimenti programmati che ai piani operativi. L'autorizzazione può essere rinnovata, con procedura ad evidenza pubblica, subordinatamente all'accertamento dei requisiti stabiliti per il rilascio. L'eventuale decadenza e revoca della connessa concessione determina la decadenza e revoca dell'autorizzazione e viceversa.

Con ordinanza n. 79 del 28 dicembre 2021 è stato approvato il nuovo regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali e commerciali *ex* art. 68 del Codice della navigazione, a tenore del quale coloro che esercitano un'attività nell'interno dei porti ed in genere nell'ambito del demanio marittimo sono soggetti, nell'esplicazione di tale attività, alla vigilanza del soggetto preposto, che la svolge anche prevedendo l'iscrizione in appositi registri e speciali limitazioni.

Con l'indicato atto generale, tra l'altro, sono stati disposti:

- l'aggiornamento delle attività oggetto della regolamentazione;
- l'esenzione dall'iscrizione nel registro per i soggetti titolari di concessione demaniale;
- l'unificazione del registro e delle tariffe per i tre porti;
- la presentazione delle istanze tramite lo sportello unico amministrativo (Sua).

[22] Ai sensi dell'art. 16, comma 6, della l. n. 84 del 1994 "*L'autorizzazione ha durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa ovvero, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione ai sensi dell'art. 18, durata identica a quella della concessione medesima; l'autorizzazione può essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione*".

[23] Al riguardo il regolamento richiama la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) n. 57 del 30 maggio 2018, con la quale sono state approvate le "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione"; si prevede, tra l'altro, che la valutazione dei requisiti, ai fini del rilascio delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, sia effettuata sulla base di indicatori, e di valori minimi per tali indicatori, predeterminati e idonei a garantire il livello di qualità ritenuto indispensabile in relazione all'attività da espletare.

Le abilitazioni sono rilasciate per uno o due anni, salve quelle occasionali. È possibile chiederne il rinnovo (per altrettanti uno o due anni), che resta subordinato alla persistenza dei requisiti ed elementi indicati all'atto dell'iscrizione.

L'art. 17 della l. n. 84 del 1994 dispone in ordine alla fornitura di lavoro temporaneo alle imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 16, comma 3. Si prevede che le AdSP autorizzino per dette prestazioni una impresa, la cui attività sia esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, dotata di adeguato personale e risorse proprie, con specifica professionalità nel settore portuale.

Nel 2022 sono attive 381 attestazioni *ex* art. 68 c.n. complessive; l'iscrizione nel registro unico consente di operare in tutti e tre i porti.

Nella seguente tabella si espongono i dati numerici e le tipologie delle autorizzazioni come indicati dall'AdSP.

Tabella 13 – Autorizzazioni

Autorizzazioni			
Porto di Napoli			
***Ex* art. 16 della l. n. 84/1994**	**2021**	**2022**	**Variazione assoluta**
Operazioni portuali	10	10	0
Servizi portuali	5	5	0
Totale	**15**	**15**	0
Attestazioni di iscrizione *ex* art. 68 cod. nav.	**247**	**-**	-247
Porto di Castellammare di Stabia			
***Ex* art. 16 della l. n. 84/1994**	**2021**	**2022**	**Variazione assoluta**
Operazioni portuali	0	0	0
Servizi portuali	0	0	0
Totale	**0**	**0**	**0**
Attestazioni di iscrizione *ex* art. 68 cod. nav.	**0**	**-**	**-**
Porto di Salerno			
***Ex* art. 16 della l. n. 84/1994**	**2021**	**2022**	**Variazione assoluta**
Operazioni portuali	9	9	0
Servizi portuali	8	6	-2
Totale	**17**	**15**	**-2**
Attestazioni di iscrizione *ex* art. 68 cod. nav.	**74**	**-**	**-74**
Totale complessivo attestazioni di iscrizione *ex* art. 68 cod. nav.	**321**	**381***	**60**
Totale complessivo autorizzazioni	**353**	**408**	**55**

* Per effetto dell'iscrizione nel registro unico, dal 2022 è consentito di operare in tutti e tre i porti.
Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP MTC

Nel 2022 sono attive, per il porto di Napoli, n. 10 autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali *ex* art. 16 della legge n. 84 del 1994. Dalla relazione annuale dell'AdSP e dai chiarimenti acquisiti in sede istruttoria (nota del 20 maggio 2024) è emerso che una, scaduta il 31 dicembre 2022, non è stata più oggetto di rinnovo o rilascio; delle tre in scadenza al 31 dicembre 2023, una è stata prorogata ai sensi dell'art. 16, comma 6, della l. n. 84 del 1994, in quanto collegata all'atto di concessione, le altre due sono state prorogate a causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19, al 31 dicembre 2024.

Per il porto di Salerno sono attive, nel 2022, n. 9 autorizzazioni per operazioni.

Delle 6 autorizzazioni in scadenza al 31 dicembre 2023 per il porto di Salerno, l'Ente ha specificato che è stata attivata la procedura ad evidenza pubblica, in esito alla quale ne è stata disposta la continuità sino al 31 dicembre 2024. Per un'autorizzazione in scadenza al 29 giugno 2022 (autorizzazione in autoproduzione *ex* art. 199-*bis* del d.l. n. 34 del 2020) è stato negato il rinnovo, con provvedimento successivamente impugnato dall'interessato, risultato soccombente nel giudizio dinanzi al Tar Campania -Salerno-III Sezione, concluso con sentenza n. 676 del 7 marzo 2024.

Al riguardo si raccomanda in via generale di avviare le procedure di evidenza pubblica con adeguato anticipo, al fine di accelerare il subentro del nuovo aggiudicatario.

Delle 6 autorizzazioni per servizi per il porto di Salerno, una è stata prorogata per l'emergenza sanitaria ai sensi del d.l. n. 34 del 2020.

Per il porto di Castellammare di Stabia non è stata rilasciata alcuna autorizzazione, tanto per operazioni, quanto per i servizi specialistici e complementari, ai sensi degli art. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994, in relazione alla specifica attività svolta, ossia cantieristica navale, diporto, servizi tecnico-nautici, traffico navale intercostiero, pesca. L'Ente ha chiarito al riguardo che trattasi di settori di attività economiche[24] disciplinati dagli artt. 36 e ss. del codice della navigazione; ha inoltre evidenziato che, con riferimento ai servizi tecnico-nautici ed agli ormeggi delle navi-traghetto, la competenza spetta all'Autorità marittima, ai sensi dell'art. 14 della l. n. 84 del 1994 ed alla Regione Campania – Servizi trasporti pubblici locali.

[24] Sulle attività industriali, artigianali e commerciali si veda *supra*.

Considerato che, ai sensi del comma 1-*ter*[25] del predetto art. 14 nei porti "sede di autorità di sistema portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi di cui al comma 1- *bis*", ossia tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio, quali servizi di interesse generale atti a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo, spettano all'Autorità marittima "di intesa con la medesima AdSP", si ribadisce l'esigenza che anche dette attività vengano svolte in regime concorrenziale[26].

Con riferimento alla fornitura di lavoro temporaneo alle imprese autorizzate per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali, prevista dall'art. 17 della l. n. 84 del 1994[27], la validità della autorizzazione alla società cooperativa a responsabilità limitata Compagnia unica lavoratori portuali – Napoli, rilasciata il 19 ottobre 2010, era stata estesa, con delibera presidenziale n. 167 del 1° giugno 2018, fino al 28 gennaio 2020. Ai sensi del citato art. 199, comma 2, del d.l. n. 34 del 2020, con atto autorizzativo n. 13 del 27 maggio 2020, la cooperativa stessa ha continuato a svolgere l'attività di fornitura di lavoro portuale temporaneo in proroga, fino al 19 maggio 2022.

Ulteriore proroga è stata stabilita al completamento della procedura ad evidenza pubblica ed alla sottoscrizione della nuova autorizzazione, con delibera presidenziale n. 173 del 18 maggio 2022[28]. Il Comitato di gestione, con la delibera n. 42 del 20 luglio 2022, ha preso atto dei pareri dell'Organismo di partenariato della risorsa mare e della Commissione consultiva (art. 15[29]) sulle linee guida per la redazione del capitolato tecnico di gara, e si è espresso favorevolmente sull'espletamento della procedura, di rilevanza comunitaria.

Con delibera presidenziale n. 31 del 7 febbraio 2023 la procedura ad evidenza pubblica comunitaria è stata aggiudicata all'unico concorrente.

---

[25] Comma aggiunto dall' art. 2, comma 13-bis, del d.l. 21 ottobre 1996, n. 535, conv., con modificazioni, dalla l. 23 dicembre 1996, n. 647 e successivamente modificato dall'art.16, comma 1, lett. c), del d.lgs. n. 169 del 2016.

[26] In tal senso già l'Autorità garante della concorrenza e del mercato nel provvedimento n. 5415 (IC4) del 16 ottobre 1997.

[27] Ai sensi del successivo art. 24, i lavoratori di tutte le imprese operanti nel porto, nonché i dipendenti delle associazioni di cui all'articolo 17, sono iscritti in appositi registri tenuti dall'Autorità.

[28] Nella delibera n. 173 indicata nel testo si specificava che in data 24 maggio 2022 erano stati convocati, in ordine alle emanande linee guida per la redazione del capitolato tecnico della procedura comunitaria, l'Organismo di partenariato della risorsa mare e la Commissione consultiva di Napoli, ed in data 26 maggio 2022 il Comitato di gestione, al fine del rilascio dei pareri previsti dalla l. n. 84 del 1994.

[29] Con decreto del Mit è istituita, in ogni porto, una commissione composta da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti in porto, da un rappresentante dei lavoratori dell'Autorità di sistema portuale e da un rappresentante di ciascuna delle categorie imprenditoriali operanti nel porto (armatori, industriali, spedizionieri, agenti e raccomandatari marittimi, autotrasportatori), con funzioni consultive in ordine al rilascio e revoca delle autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16, 17 e 18, nonché in ordine all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese e alla formazione professionale dei lavoratori.

Per effetto della fornitura è risultata, nel 2022, la dotazione di 62 unità lavorative per il porto di Napoli (63 nel 2021).

Nel 2015 è stato rilasciato il titolo autorizzativo per la cooperativa dei lavoratori ("Flavio Gioia") per il porto di Salerno, per un periodo decennale; essa ha operato con 104 addetti nel 2022 (103 nel 2021). Nessun titolo autorizzativo ha interessato il porto di Castellammare di Stabia.

La lettera s-*bis*) del comma 3 dell'art 8 della l. n. 84 del 1994 (aggiunta dal citato d.lgs. n. 232 del 2017) prevede l'adozione, previa delibera del Comitato di gestione (art. 9, comma 5, lettera m-*bis*), e sentita la Commissione consultiva, del Piano triennale (soggetto a revisione annuale) dell'organico del porto, cioè dei lavoratori necessari alle imprese titolari di autorizzazioni e concessioni. Sulla base del predetto atto generale, l'AdSP adotta piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale, alla riqualificazione o alla riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività, sempre in ambito portuale.

Con riferimento al porto di Napoli, nelle precedenti relazioni si è osservato che l'operatività del piano per la formazione, presentato dall'impresa autorizzata *ex* art. 17 della l. n. 84 del 1994 nel marzo 2020, ha subito rallentamenti per effetto della emergenza sanitaria. Si è anche già evidenziato come, con la delibera n. 233 del 6 novembre 2020, l'AdSP abbia riconosciuto alla predetta società il contributo di cui all'art. 199, comma 1, lett. b), del citato decreto n. 34 del 2020, nel contempo disponendo che tale somma fosse posta a compensazione degli importi, a debito della cooperativa, per canoni, in ragione dei rapporti autorizzativi e concessori in essere.

La cooperativa di Napoli ha presentato in data 23 luglio 2021, un nuovo piano di risanamento, ai sensi dell'art. 17, comma 15-*bis* della l. n. 84 del 1994[30], finalizzato alla salvaguardia del livello occupazionale ed al riequilibrio economico e patrimoniale della cooperativa stessa.

[30] L'art. 17, comma 15-*bis*, indicato nel testo, così dispone; "*Al fine di sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera, l'Autorità di sistema portuale può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate ed imbarcate, al finanziamento della formazione, del ricollocamento del personale, ivi incluso il reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni, e delle misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori dell'impresa o dell'agenzia di cui al presente articolo. Al fine di evitare grave pregiudizio all'operatività del porto, le Autorità di sistema portuale possono finanziare interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera nell'ambito di piani di risanamento approvati dall'Autorità stessa*".

L'apposita commissione interna, composta dai dirigenti dell'Ente competenti per materia, nella seduta del 13 giugno 2022, si è espressa favorevolmente rispetto alle previsioni di erogazione di contributi per la formazione e riqualificazione del personale e per l'applicazione dell'istituto della c.d. "isopensione" (art. 4 della l. 28 giugno 2012 n. 92).

L'AdSP, con il provvedimento n. 29031 del 28 novembre 2022, ha accolto le istanze della società in ordine alle misure per la formazione e riqualificazione, rigettando quelle relative all'attribuzione di incentivi all'esodo: a tale fine l'Autorità ha fatto riferimento alle posizioni negative precedentemente espresse dai Ministeri vigilanti circa il finanziamento degli incentivi con risorse erariali, nonché a quelle concernenti interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa, ritenendole assorbite dall'erogazione dei contributi di cui all'art. 199, comma 1, lett. b), del d.l. n. 34 del 2020, attribuiti nel 2021 e nel 2022 (citata nota dell'AdSP del 30 marzo 2023).

Il predetto provvedimento è stato impugnato dalla società innanzi al Tar. L'Ente ha comunicato (citata nota del 20 maggio 2024) che il Tar, con ordinanza del 9 marzo 2023 ha respinto l'istanza cautelare e che si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Nella relazione annuale si rappresenta che per il porto di Salerno non è stata data applicazione all'art. 17, comma 15-*bis*, della legge 84 del 1994.

Per il periodo da gennaio a dicembre sono stati impegnati per contributi *ex* art. 199 del citato d.l. n. 34 del 2020, euro 258.900, di cui euro 208.140 per la cooperativa di Napoli ed euro 50.760 per quella di Salerno.

7.4 Gestione del demanio marittimo

In applicazione dell'art. 8, comma 2, lett. m), della l. n. 84 del 1994, l'AdSP amministra le aree e i beni del demanio marittimo, esercitando le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del Codice della navigazione, in tema di concessione onerosa dell'occupazione e dell'uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un tempo determinato.

Ai sensi dell'art. 18 (rubricato "Concessione di aree e banchine") della medesima l. n. 84 del 1994, l'AdSP, inoltre, dà in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'art. 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, nonché di attività relative ai passeggeri e di servizi di preminente interesse commerciale ed

industriale. Le concessioni sono affidate sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Mit, che indica, altresì, i criteri di durata le modalità di rinnovo e di cessione degli impianti a nuovo concessionario, i limiti minimi dei canoni.

Nella precedente relazione si è data informazione circa l'approvazione, con delibera del Presidente dell'AdSP n. 358 del 19 novembre 2018, del "Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime"[31], con il quale sono state delineate le procedure per il rilascio delle concessioni *ex* artt. 36 del cod. nav. e 18 della l. n. 84 del 1994, nonché di quelle previste da leggi speciali (per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, di depositi costieri, di oleodotti, di impianti *bunker* e distribuzione carburanti). In sostanza, alla presentazione delle domande di concessione, assoggettate a meccanismi pubblicitari per consentire la presentazione di osservazioni e opposizioni ovvero di domande di altre imprese interessate, si è prevista l'attivazione di una procedura a carattere competitivo, volta ad individuare l'istanza che prospetti la più proficua utilizzazione del titolo ampliativo. Si è stabilito, altresì che i criteri di valutazione predeterminati dall'Ente ed i relativi parametri siano resi pubblici e comunicati ai soggetti istanti. Resta ferma, in base al regolamento dell'Ente, la facoltà discrezionale per l'Autorità di assentire in concessione beni del demanio marittimo attraverso forme procedimentali ad avvio d'ufficio e non ad istanza di parte, laddove ciò sia ritenuto opportuno ai fini dell'attuazione dei compiti istituzionali[32].

Nella precedente relazione si è dato, inoltre, conto delle innovazioni recate dall'art. 5 della l. 5 agosto 2022, n. 118 - legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 (cosiddetta "Concorrenza 2021")[33], che ha sostituito il predetto art. 18, disponendo che le concessioni di aree e banchine siano "affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche

[31] Le direttive in materia erano state emanate con la circolare n. 3087 del 5 febbraio 2018 del Mit, nonché con la citata delibera dell'Art n. 57 del 2018, richiamate nel regolamento dell'AdSP. Nella delibera dell'Art si prevedeva, tra l'altro, che le concessioni fossero affidate tempestivamente con procedura di selezione ad evidenza pubblica, avviata d'ufficio o su istanza di parte, previa pubblicazione di avviso, con modalità tali da consentire un'effettiva ed ampia conoscibilità agli operatori interessati, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione, proporzionalità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, predeterminando, tra l'altro, i criteri di selezione delle domande, con le relative ponderazioni, quali pesi e punteggi degli elementi tecnici ed economici, che valorizzino in particolare i piani di investimento ed i tempi di realizzazione degli stessi, gli obiettivi da conseguire e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni.

[32] Nella citata circolare del Mit n. 3087 del 2018 si riteneva che i predeterminati criteri oggettivi dovessero "essere portati a conoscenza degli interessati prima della presentazione della documentazione tecnica progettuale …".

[33] La legge, nell'ottica di rimuovere gli ostacoli regolatori, di carattere normativo o amministrativo, all'apertura dei mercati, di promuovere lo sviluppo della concorrenza e di garantire la tutela dei consumatori, ha anche dettato disposizioni in materia di mappatura e trasparenza dei regimi concessori dei beni pubblici (art. 2), di efficacia delle concessioni demaniali e dei rapporti di gestione per finalità turistico-ricreative e sportive (art. 3), nonché di affidamento delle concessioni per dette finalità, (art. 4).

commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva"[34].

In data 28 dicembre 2022 è stato emesso il decreto attuativo (del Mit, di concerto con il Mef), recante il numero 202 (in G.U. 31 dicembre 2022, n. 305), che ha disposto, in sintesi:

- l'applicazione dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica;
- la pubblicazione, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 18 del regolamento della navigazione marittima[35], e secondo le modalità di cui all'articolo 4 dello stesso decreto attuativo, del bando (procedimento avviato d'ufficio) e dell'avviso (procedimento avviato su istanza di parte), i quali indichino, tra l'altro, l'ammontare del canone, gli obblighi di presentazione a carico dei partecipanti alla procedura, i parametri di valutazione delle domande (tra i quali il piano degli investimenti ed occupazionale, la sostenibilità ambientale del progetto industriale proposto), la durata massima della concessione determinata tenendo conto, sulla base di criteri di ragionevolezza, del tempo necessario per l'ammortamento degli investimenti, dell'esigenza di non restringere eccessivamente la libera concorrenza e del conseguimento dell'equa remunerazione del capitale investito;
- l'inammissibilità delle istanze non coerenti con il Piano regolatore portuale e con gli strumenti di pianificazione strategica nazionale del settore;
- i criteri per la determinazione del canone mediante regolamento dell'Autorità, per la variazione dell'estensione e della durata della concessione, per la verifica della permanenza dei requisiti in capo al concessionario;
- l'estensione della durata della concessione, non superiore a cinque anni, consentita per il periodo di tempo necessario al recupero degli investimenti per l'adeguamento delle strutture portuali o per il mantenimento della funzionalità della concessione, e

[34] Nell'art. 5, comma 3, indicato nel testo si prevede che "*Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i contenuti e le pattuizioni degli atti concessori in essere, nonché i canoni stabiliti dalle Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore della presente disposizione*".

[35] Approvato con decreto del Presidente della Repubblica (d.p.r.) 15 febbraio 1952, n. 328.

per interventi non previsti nel programma, proposti con istanza del concessionario, pubblicata con le modalità di cui all'articolo 4, ai soli fini della proposizione di osservazioni ai sensi dell'articolo 18, comma 2, del regolamento della navigazione marittima;

- gli effetti degli avvicendamenti di concessionari;
- l'inapplicabilità, sotto il profilo del diritto intertemporale, del decreto agli atti concessori ed accordi sostitutivi (art. 18, comma 6, della l. n. 84 del 1994) rilasciati anteriormente all'entrata in vigore del medesimo decreto, l'adeguamento dei regolamenti propri delle Autorità entro i dodici mesi del predetto termine *a quo*, decorso il quale resteranno inapplicabili le eventuali disposizioni in contrasto con il decreto.

L'Ente ha rappresentato (con nota del 20 maggio 2024) che è stato elaborato uno schema di regolamento aggiornato da sottoporre al Comitato di gestione.

Si invita l'AdSP ad apportare al regolamento dalla stessa emanato, con riferimento ai tre porti, le modifiche necessarie a renderlo coerente con le disposizioni del predetto regolamento governativo.

Al riguardo, questa Sezione ribadisce - ancor più alla luce delle nuove indicate disposizioni di cui al decreto ministeriale attuativo, secondo il quale le istanze devono essere coerenti ai piani regolatori - come l'attività concessoria richieda l'attualizzazione e la definizione delle scelte di pianificazione degli spazi portuali, finalizzate alla individuazione degli ambiti funzionali, rispetto alle quali il progetto imprenditoriale, offerto dai richiedenti la concessione, deve assicurare la coerenza.

Nel 2022 le concessioni attive sono complessivamente 446. Esse sono esposte nella seguente tabella.

Tabella 14 - Concessioni

Concessioni			
Porto di Napoli	**2021**	**2022**	**Var. ass.**
Concessioni *ex* artt. 16-18 della l. n. 84/1994	10	10	0
Concessioni *ex* art. 36 cod. nav.	278	282	4
Concessioni suppletive *ex* art. 24 reg. nav.	40	32	-8
Subingressi *ex* artt. 46 cod. nav. e 30 reg. nav.	2	0	-2
Totale	**330**	**324**	**-6**
Porto di Castellammare di Stabia	**2021**	**2022**	**Var. ass.**
Concessioni *ex* artt. 16-18 della l. n. 84/1994	0	0	0
Concessioni *ex* art. 36 cod. nav.	34	34	0
Concessioni suppletive *ex* art. 24 reg. nav.	1	1	0
Subingressi *ex* artt. 46 cod. nav. e 30 reg. nav.	0	1	1
Totale	**35**	**36**	**1**
Porto di Salerno	**2021**	**2022**	**Var. ass.**
Concessioni *ex* artt. 16-18 della l. n. 84/1994	13	13	0
Concessioni *ex* art. 36 cod. nav.	65	64	-1
Concessioni suppletive *ex* art. 24 reg. nav.	8	8	0
Subingressi *ex* artt. 46 cod. nav. e 30 reg. nav.	1	1	0
Totale	**87**	**86**	**-1**
Totale complessivo concessioni	**452**	**446**	**-6**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP MTC

La precedente tabella fa emergere come, su 446 concessioni, la grande maggioranza sia a istanza di parte ai sensi del cod. nav, oltre che concessioni suppletive e subingressi.

Tra le dieci concessioni *ex* art. 18, l. n. 84 del 1994 operanti nel porto di Napoli, secondo quanto riferito dall'AdSP, quella in scadenza al 31 dicembre 2022 non è stata più oggetto di rinnovo o rilascio, e per quella in scadenza al 30 giugno 2023 è stata disposta la proroga da situazione emergenziale al 30 giugno 2025.

Secondo quanto risulta dalla relazione annuale e dai chiarimenti dell'Ente, per 9 tra le 13 concessioni rilasciate per il porto di Salerno sono state disposte proroghe per la situazione emergenziale al 31 dicembre 2024.

L'Ente per il 2022, ha precisato che la riduzione delle concessioni suppletive è conseguente al rilascio di un unico atto comprensivo delle concessioni suppletive *ex* art. 24 reg. nav.

La seguente tabella evidenzia le concessioni: scadute, estinte, prorogate formalmente, o per cui sia stata indetta una gara.

Tabella 15 - Concessioni - profili gestionali

Porto di Napoli	**2021**	Scadute	Estinte	Prorogate formalmente	Gara	**2022**	Scadute	Estinte	Prorogate formalmente	Gara
Concessioni *ex* artt. 16-18 della l. n. 84/1994	10	1	0	1	0	10	0	0	0	0
Concessioni *ex* art. 36 cod. nav.	278	103	0	103	5	282	141	0	107	34
Concessioni suppletive *ex* art. 24 reg. nav.	40	11	0	11	3	32	10	8	0	10
Subingressi *ex* artt. 46 cod. nav. e 30 reg. nav.	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	**330**	**115**	**0**	**115**	**8**	**324**	**151**	**8**	**107**	**44**
Porto di Castellammare di Stabia	**2021**	Scadute	Estinte	Prorogate formalmente	Gara/Avviso ad opponendum ex art. 18 r.c.n.	**2022**	Scadute	Estinte	Prorogate formalmente	Gara/Avviso ad opponendum ex art. 18 r.c.n.
Concessioni *ex* artt. 16-18 della l. n. 84/1994	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Concessioni *ex* art. 36 cod. nav.	34	18	0	17	1 Avviso ad opponendum ex art. 18 r.c.n. del 21.10.2021	34	2	0	2	0
Concessioni suppletive *ex* art. 24 reg. nav.	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Subingressi *ex* artt. 46 cod. nav. e 30 reg. nav.	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Totale	**35**	**18**	**0**	**17**	**1**	**37**	**2**	0	**2**	0
Porto di Salerno	**2021**	Scadute	Estinte	Prorogate formalmente	Gara/Avviso ad opponendum ex art. 18 r.c.n.	**2022**	Scadute	Estinte	Prorogate formalmente	Gara/Avviso ad opponendum ex art. 18 r.c.n.
Concessioni *ex* artt. 16-18 della l. n. 84/1994	13	0	0	0	0	13	1	1	0	2
Concessioni *ex* art. 36 cod. nav.	65	10	0	10	0	64	3	0	24	3
Concessioni suppletive *ex* art. 24 reg. nav.	8	3	0	3	0	8	0	0	0	0
Subingressi *ex* artt. 46 cod. nav. e 30 reg. nav.	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Totale	**87**	**13**	**0**	**13**	**0**	**86**	**4**	**1**	**24**	5
Totale complessivo concessioni	**452**	**146**	**0**	**145**	**9**	**447**	**157**	**9**	**133**	**49**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP MTC

Come evidenziato nel precedente referto, l'AdSP ha precisato che nel periodo di riferimento le concessioni e le licenze suppletive sono tutte quelle efficaci al 31 dicembre.

Ha specificato che le concessioni sono state prorogate, in un primo momento, ai sensi dell'art. 199 comma 3, lett. b), del d.l. n. 34 del 2020, prima versione, per 12 mesi, sino al 31 dicembre 2021, e, successivamente, per effetto della citata modifica del predetto articolo recata dal d.l. n. 146 del 2021, sino al 31 dicembre 2022. Per le concessioni rilasciate "*nel settore turistico-ricreativo e nautica da diporto scadute al 31/12/2020 è stata applicata la proroga di due anni (biennio 2021-2022) in relazione all'emergenza Covid-19 di cui alla delibera presidenziale n. 293 del 22/12/2020*"[36].

Ha quindi rappresentato che "*La successiva proroga concerne l'applicazione della legge 5 agosto 2022, n. 118 (prima delle modifiche introdotte nel 2023) e della delibera presidenziale di attuazione n. 52/2023 con la quale si è previsto di dare avvio alle procedure ad evidenza pubblica nel corso dell'anno 2024*"[37]. Ha precisato infine che, con detta delibera, "*l'AdSP – MTC non ha tenuto conto della legge di conversione 24 febbraio 2023, n. 14 c.d. milleproroghe (che prevede una vigenza dei titoli concessori interessati dalla normativa al 31.12.2024/31.12.2025* <*…in presenza di ragioni oggettive che impediscono la conclusione della procedura selettiva entro il 31 dicembre 2023…*>", norma[38] in merito alla quale, ha aggiunto, la Commissione europea ha avviato una procedura di infrazione contro lo Stato italiano.

Dalla relazione annuale 2022 si apprende anche che l'AdSP ha proseguito nell'attività di verifica della regolarità della corresponsione dei canoni demaniali, in applicazione delle nuove procedure di gestione documentale. Con riferimento alle posizioni debitorie si registrano, al 31 dicembre 2022, 9 piani di rientro (23 nel 2021) per un capitale di euro

---

[36] E' stata prevista l'applicazione dell'art. 182, comma 2, del citato d.l. n. 34 del 2020, secondo cui "*Fermo restando quanto disposto nei riguardi dei concessionari dall'articolo 1, commi 682 e seguenti, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, per le necessità di rilancio del settore turistico e al fine di contenere i danni, diretti e indiretti, causati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, le amministrazioni competenti non possono avviare o proseguire, a carico dei concessionari che intendono proseguire la propria attività mediante l'uso di beni del demanio marittimo, lacuale e fluviale, i procedimenti amministrativi per la devoluzione delle opere non amovibili, di cui all'articolo 49 del codice della navigazione, per il rilascio o per l'assegnazione, con procedure di evidenza pubblica, delle aree oggetto di concessione alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto (…) .*".
Detto comma 2 dell'art. 182 è stato abrogato dalla citata l. n. 118 del 2022, art. 3 (recante Disposizioni sull'efficacia delle concessioni demaniali e dei rapporti di gestione per finalità turistico-ricreative e sportive), comma 5. Si rammenta che il citato decreto attuativo n. 202 del 2022 ha posto specifiche disposizioni sulla estensione della durata della concessione.

[37] Nell'art. 3 la l. n. 118 del 2022 ha dettato disposizioni sull'efficacia delle concessioni demaniali e dei rapporti di gestione per finalità turistico-ricreative e sportive, prevedendo continuazione dell'efficacia "*fino al 31 dicembre 2023, ovvero fino al termine di cui al comma 3, qualora successivo, se in essere alla data di entrata in vigore della legge sulla base di proroghe o rinnovi disposti anche ai sensi della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126*".

[38] D.l. 29 dicembre 2022, n. 198, convertito dalla l. 24 febbraio 2023, n. 14, art. 12, comma 6 *sexies*, aggiunto in sede di conversione. La Commissione europea, nel parere del 16 novembre 2023 emesso nell'ambito della procedura INFR(2020)4118 ha ritenuto il venir meno agli obblighi di cui all'articolo 12 della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno (cosiddetta "direttiva servizi"), all'articolo 49 TFUE, nonché all'articolo 4, paragrafo 3, TUE.

1.204.349 (euro 1.244.015 nel 2021); il capitale rateizzato ancora dovuto a quella data ammonta ad euro 577.656 (euro 869.316 nel 2021).

La seguente tabella mostra le entrate accertate e riscosse per canoni relativi alle concessioni demaniali.

Tabella 16 - I canoni demaniali

AdSP MTC	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
a) Accertamenti di canoni	13.247.753	16.341.712	3.093.959	23,35
b) Accertamenti correnti	33.991.210	38.322.315	4.331.105	12,74
Incidenza percentuale a/b	38,97	42,64		
c) Riscossioni di canoni	10.548.681	15.089.216	4.540.535	43,04
d) Riscossioni correnti	29.321.394	35.184.652	5.863.258	20,00
Incidenza percentuale c/d	35,98	42,89		
Incidenza % riscossioni/accertamenti di canoni (c/a)	79,63	92,34		
Incidenza % riscossioni/accertamenti correnti (d/b)	86,26	91,81		

Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dal rendiconto dell'AdSP MTC

Si evidenzia il rilievo delle entrate accertate derivanti dalla gestione dei beni demaniali, che incidono sull'entrata corrente per il 42,64 per cento; le riscossioni incidono per il 42,89 per cento sulle riscossioni totali correnti. Aumenta l'incidenza delle riscossioni sia sugli accertamenti di canoni (92,34 per cento; 79,63 nel 2021) che sugli accertamenti correnti (91,81 per cento; 86,26 nel 2021).

Le entrate per canoni accertate nel 2022 mostrano un incremento (23,35 per cento) come anche le riscossioni, che ammontano ad euro 15.089.216, presentando un incremento del 43,04 per cento.

7.5 Servizi di interesse generale

L'art. 6, comma 4, lett. c), della l. n. 84 del 1994 individua, tra i compiti attribuiti alle Autorità portuali, l'affidamento ed il controllo "delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti". L'art. 6[39], comma 10, prevede che l'esercizio di tali attività sia

[39] Articolo sostituito dall'art. 7, comma 1, del l.lgs. 4 agosto 2016, n. 169.

affidato in concessione mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50[40].

Con i dd.mm. del 14 novembre 1994 e del 4 aprile 1996 sono stati individuati i servizi di interesse generale da fornire a titolo oneroso.

L'art. 2, comma 1, lettera e), del citato d.lgs n. 232 del 2017, ha modificato il testo della predetta disposizione del 1994, abrogando la previsione secondo la quale i servizi di interesse generale avrebbero dovuto essere individuati con decreto ministeriale.

Come chiarito nella circolare del Mit n. 10251 del 17 aprile 2018, il legislatore ha tenuto conto che nel corso del tempo la materia è stata interessata da una diversa disciplina. A titolo di esempio il servizio idrico è entrato nelle competenze degli enti locali con il d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152; inoltre, mentre la competenza per il rilascio di concessioni per il servizio di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi è in capo all'AdSP, per effetto dell'art. 2, comma 1, lett. i), d.lgs. 24 giugno 2003 n. 182, la raccolta di rifiuti prodotti in porto è ormai di competenza degli enti locali. In base alla predetta circolare, quindi, spetta all'Autorità di sistema portuale valutare se un eventuale servizio rientri nelle proprie competenze e se sia qualificabile come servizio di interesse generale, tenendo conto della domanda dei potenziali utenti presenti nel porto, individuando le modalità organizzative idonee alla luce delle vigenti disposizioni in materia.

Con riferimento ai principali servizi di interesse generale attivi nei porti del sistema nel periodo di riferimento si evidenzia quanto segue.

Quanto al Servizio idrico, nelle precedenti relazioni era stato evidenziato come la società titolare della concessione decennale (decorrente dal 1° gennaio 2004) per la gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete, con le relative manutenzioni, di fornitura idrica alle navi e in rada, ai concessionari e agli utenti, scaduta il 31 dicembre 2013, abbia continuato la gestione senza interruzione.

Si rilevava inoltre come l'Ente non avesse provveduto, nonostante il tempo trascorso, a porre in essere la procedura di evidenza pubblica per l'affidamento del servizio idrico nel porto ed in applicazione della menzionata normativa (d.lgs. n. 152 del 2006 e successive

[40] Si evidenzia che, con decreto legislativo 31 marzo 2023, n.36, è stato approvato il nuovo codice dei contratti, entrato in vigore il 1° aprile 2023. Nella Parte III sono contenute (art. 224 e ss.) le disposizioni transitorie, quelle di coordinamento e le abrogazioni.

modificazioni, da ultimo recate dalla l. 29 dicembre 2021, n. 233[41]), avendo questa Sezione ritenuto non più differibile l'adozione delle iniziative necessarie all'individuazione del gestore del servizio idrico nell'area portuale, secondo procedure concorrenziali e trasparenti e sulla base della citata normativa di riordino.

Nella nota del 15 marzo 2023 l'AdSP, premesso che la società "*per il periodo dal 2014 a tutto il 2022*" aveva "*fatto uso dei beni demaniali strumentali all'erogazione del servizio idrico, senza soluzione di continuità*", evidenziava essere in corso la "*regolarizzazione amministrativa*" secondo le direttive del Comitato di gestione di cui alla delibera n. 67 del 14 dicembre 2022. Quindi riferiva che, con la delibera n. 384 del 23 dicembre 2022 il Presidente aveva disposto di:

- "*prendere atto*" dell'espletamento "*del servizio idrico portuale alle medesime condizioni previste dall'atto n. 126/2005, a far data dal 01.01.2014 al 31.12.2022… di fatto, e senza soluzione di continuità, … al fine di poter procedere… alla richiesta della quota variabile, non ancora corrisposta, per gli anni dal 2015 al 2022*";

- "*di incaricare l'Ufficio Ambiente, Manutenzione e Servizi Generali, competente per i servizi di interesse generale, di espletare le procedure di gara volte all'affidamento del servizio idrico portuale ai sensi della normativa vigente o di altra modalità di gestione*";

- "*di prorogare l'affidamento della fornitura del servizio idrico portuale nell'ambito territoriale del porto di Napoli*" alla concessionaria "*di cui all'atto n. 126/2005 rep. 4387, alle medesime condizioni ivi previste, fino all'individuazione di un nuovo contraente e a conclusione delle procedure di aggiudicazione del servizio de quo*";

---

[41] Come evidenziato nella precedente relazione, secondo quanto stabilito dall'art. 147, comma 1, del d.lgs. n. 152 del 2006, i "*servizi idrici sono organizzati sulla base degli ambiti territoriali ottimali definiti dalle regioni in attuazione della legge 5 gennaio 1994, n. 36…Gli enti locali ricadenti nel medesimo ambito ottimale partecipano obbligatoriamente all'ente di governo dell'ambito, individuato dalla competente regione … al quale è trasferito l'esercizio delle competenze ad essi spettanti in materia di gestione delle risorse idriche, ivi compresa la programmazione delle infrastrutture idriche di cui all'articolo 143, comma 1*".
Ai sensi del successivo art. 149 *bis*, comma 1, l'"*ente di governo dell'ambito, nel rispetto …del principio di unicità della gestione per ciascun ambito territoriale ottimale, delibera la forma di gestione fra quelle previste dall'ordinamento europeo provvedendo, conseguentemente, all'affidamento del servizio nel rispetto della normativa nazionale in materia di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica...*".
L'art. 172, comma 2, dispone che al fine "*di garantire il rispetto del principio di unicità della gestione all'interno dell'ambito territoriale ottimale, il gestore del servizio idrico integrato subentra, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, agli ulteriori soggetti operanti all'interno del medesimo ambito territoriale. Qualora detti soggetti gestiscano il servizio in base ad un affidamento assentito in conformità alla normativa pro tempore vigente e non dichiarato cessato ex lege, il gestore del servizio idrico integrato subentra alla data di scadenza prevista nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto*".
Con legge regionale 2 dicembre 2015, n. 15 ("Riordino del servizio idrico integrato ed istituzione dell'Ente Idrico Campano"), e successive modifiche, la Regione Campania ha individuato un ambito territoriale unico di dimensioni regionali, suddiviso in 7 ambiti distrettuali. Il soggetto di governo dell'ATO regionale è l'Ente idrico campano (Eic), cui partecipano tutti i comuni del territorio regionale. Il servizio idrico integrato è stato affidato dall'Eic all'azienda speciale Acqua Bene Comune Napoli (ABC).

- "*in via discendente, di prorogare il rilasciando atto di regolarizzazione amministrativa della concessione demaniale della rete idrica portuale*".

Sempre nella predetta nota, in relazione ai ritardi nei pagamenti dei canoni, l'AdSP:

- precisava che la società concessionaria aveva *"provveduto al versamento del corrispettivo relativo alla Quota fissa (art. 2, co. 1, atto 126/2005) per le annualità dal 2014 al 2022"*;
- osservava che in ottemperanza, *"invece, alla suddetta deliberazione presidenziale"*, n. 384 del 2022, *"con Avviso di pagamento n. 192 del 26.01.2023"* si era *"provveduto a richiedere il corrispettivo relativo alla quota variabile – pari al «7% dell'utile lordo» dei bilanci d'esercizio – dal 2015 al 2021; per l'annualità 2022"* si attendeva *"il deposito del bilancio d'esercizio da parte della società per gli adempimenti successivi"*.

Con riguardo all'affidamento del servizio idrico portuale, l'AdSP, *"considerata la complessità e l'evoluzione normativa (D.Lgs. n. 169 del 04.08.2016, D.Lgs n.232 del 13.12.2017 e Circolare del MIT prot. U.0010251 del 17.04.2018) riguardante la gestione del Servizio Idrico Integrato ricadente nella più ampia e complessiva tematica del Ciclo Integrato delle Acque*", riferiva di aver "*già da tempo avviato una interlocuzione con l'Azienda Speciale Acqua Bene del Comune di Napoli (ABC), al fine di formalizzare l'adesione al Servizio Idrico Integrato ricadente nella più ampia e complessiva tematica del Ciclo Integrato delle Acque sia per l'impianto idrico portuale che fognario pertanto, non si ritiene di avviare la procedura di gara ad evidenza pubblica volta all'affidamento di detto servizio, bensì a dare corso a tutte le attività necessarie al subentro del gestore del servizio idrico integrato*", riportandosi alla precedente relazione di questa Corte.

Con nota dell'11 aprile 2023 il Mit stante *"la vetustà della situazione e l'incertezza della tempistica per il subentro del gestore del servizio idrico integrato, per il quale è avviata l'interlocuzione con l'Azienda Speciale Acqua Bene del Comune di Napoli*", invitava l'Autorità, "*con ogni consentita urgenza, ad indire una gara per l'affidamento del servizio in argomento"*. Tale gara avrebbe potuto *"prevedere un tempo di affidamento limitato, così da risultare compatibile con il successivo possibile subentro del gestore del servizio idrico integrato alla scadenza. Con riferimento al tema della riscossione dei canoni"* si invitava *"l'Ente ad una maggiore tempestività nell'operazione stante il rilievo che ha sul bilancio il mancato incasso dei canoni*".

La Sezione ribadiva nel precedente referto l'indifferibilità della individuazione del gestore del servizio idrico nell'area portuale, sottolineando anche come la prosecuzione *sine titulo*

di un rapporto concessorio per almeno nove anni dopo la scadenza dello stesso alle stesse condizioni inizialmente stabilite (2004) rappresentasse un'anomalia rilevante.

Aggiungeva, in termini generali, che lo svolgimento di un servizio di interesse economico generale in regime concessorio, anche attraverso la gestione di una infrastruttura, potrebbe determinare effetti distorsivi della concorrenza[42].

Per le suesposte considerazioni questa Sezione riteneva necessario ed urgente l'affidamento del servizio sulla base delle vigenti disposizioni normative sui contratti pubblici, visto il protrarsi dei tempi per il subentro del gestore del servizio idrico integrato.

Nel corso dell'istruttoria per il presente referto, l'AdSP ha comunicato che, nell'ambito del tavolo tecnico instaurato con l'azienda speciale Acqua Bene Comune (ABC) è stato definito il protocollo d'intesa per la disciplina del subentro nella gestione del servizio idrico integrato. Tale documento, promosso dall'Ente idrico campano e approvato dall'AdSP con delibera presidenziale n. 14 del 26 gennaio 2024, è stato sottoscritto in data 23 febbraio 2024. Ha aggiunto che nel protocollo è previsto il subentro (tecnico, operativo ed amministrativo) nella gestione del servizio idrico integrato nel porto di Napoli entro la fine dell'anno 2024, precisando, inoltre, che sono attualmente in corso le attività preliminari di elaborazione dello stato di consistenza delle infrastrutture, propedeutico alla sottoscrizione del verbale di subentro nella gestione, nonché il censimento dei contratti in capo all'attuale gestore.

Si evidenzia che l'ente non ha ottemperato a quanto richiesto dal Ministero in ordine all'indizione della gara *medio tempore*.

In merito al Servizio ecologico, si osserva che la concessione decennale (attiva dal 21 dicembre 2007), per la gestione del servizio di raccolta, rimozione e conferimento rifiuti nell'ambito della circoscrizione territoriale di Napoli e di Castellammare di Stabia, nonché del servizio di pulizia dei servizi igienici siti al Molo Beverello ed al Molo Sannazzaro, è rimasta operativa in regime di proroga fino al completamento delle procedure di gara per l'affidamento del servizio. Con delibera presidenziale n. 245 del 4 settembre 2018, a seguito della procedura di gara (importo base euro 7.709.094,69), il servizio è stato affidato alla stessa impresa, per tre anni con possibilità di rinnovo della commessa per altri tre anni, con

[42] La concessione, come si legge nel citato atto concessorio n. 126 del 2005, è stata rilasciata originariamente alla Società costituita tra l'Autorità e due imprese operanti nel porto, ex art. 23, comma 5, della l. n. 84 del 1994, che consentiva in via transitoria il ricorso a detta modalità di gestione dei servizi di interesse generale.
Venuta meno detta partecipazione pubblica si impone l'affidamento in concessione mediante procedura ad evidenza pubblica.

decorrenza dal 3 maggio 2019, data della sottoscrizione del contratto e di consegna delle aree; il contratto è stato rinnovato per il triennio 2022-2025 alle stesse condizioni.

Con delibera dell'11 giugno 2021 è stato aggiudicato ad una nuova società (importo base euro 286.906,48) detto servizio, dettagliato negli elaborati di gara, nell'ambito della circoscrizione territoriale di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, mediante accordo quadro biennale.

Con delibera n. 112 del 22 marzo 2022 è stato affidato, tramite Mepa, il "Servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria delle superfici erbose e delle essenze arbustive ed arboree ubicate nelle aree demaniali marittime del porto di Napoli", per euro 43.777, oltre ai costi per la sicurezza e Iva.

Per il Servizio delle stazioni marittime, sono attive le seguenti concessioni:

1) Molo Angioino-Beverello (in concessione trentennale, con scadenza al 31 dicembre 2035);

2) Calata Porta di Massa (sussidiaria, in concessione trentennale, con scadenza al 31 dicembre 2026). La società affidataria è anche concessionaria dell'immobile "capannone nuovo", funzionalmente collegato all'edificio gemello adibito a Stazione marittima, per il quale ha presentato istanza di riqualificazione e riconversione, con scadenza 31 dicembre 2024.

Come evidenziato nel precedente referto di questa Sezione, con riferimento alla stazione marittima di Mergellina nell'informativa del 30 marzo 2023 l'AdSP aveva comunicato la sussistenza di una concessione per il collegamento veloce con le isole del golfo, in atto dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2021. L'AdSP aggiungeva che la concessione aveva «*ad oggetto "il mantenimento di un pontile di mq 235 adibito all'ormeggio di aliscafi, una zona scoperta di m. 210 per il transito passeggeri, due prefabbricati, rispettivamente di mq 8 e mq 10 adibiti a biglietterie, una duplice tubazione collegata a due serbatoi metallici interrati di mq 15 posti sul suolo comunale (…) destinato all'esercizio delle proprie linee di navigazione nonché punto di informazione turistica*"».

L'Ente ha poi evidenziato (nota 27 settembre 2023) che la stessa concessione è stata prorogata ai sensi del citato d.l. n. 34 del 2020 e ss.mm.ii., fino al 31 dicembre 2023. Successivamente ha fatto presente (nota del 20 maggio 2024) che, a seguito di istanza di rinnovo/rilascio della società già titolare della suddetta concessione, scaduta il 31 dicembre 2023, è stata indetta una conferenza di servizi "*avente ad oggetto un preliminare esame*

contestuale degli interessi pubblici coinvolti facenti capo a diverse amministrazioni", al fine di verificare la "*conformità dei beni alle prescrizioni urbanistiche e paesaggistiche attualmente vigenti*", ed "*alla strumentalità rispetto alla programmazione delle linee di navigazione in partenza per il porto sussidiario di Mergellina*".

L'Ente ha poi specificato (note del 10 settembre 2024 e dell'11 ottobre 2024) essere in corso di validità una concessione provvisoria rilasciata alla società, già titolare di precedenti concessioni[43], fino al 31 dicembre 2024.

Nel relativo atto n. 64 del 22 maggio 2024 (allegato alla menzionata nota) è stato premesso che:

- è stata presentata dall'impresa in data 9 novembre 2023 (prot. 29883) l'istanza di rinnovo quadriennale della concessione originaria;
- è stata emessa la comunicazione di avvio istruttorio del 15 dicembre 2023 (prot. 33685);
- è stata acquisita la richiesta di rilascio di un titolo provvisorio in data 22 dicembre 2023 (prot. 34524).

L'atto ha quindi disposto il rilascio della concessione provvisoria, ai sensi dell'art. 10 del citato d.p.r. n. 328 del 1952, per il periodo decorrente dal primo gennaio 2024 "*e fino alla data di conclusione del procedimento per l'assentimento in concessione del bene e comunque non oltre il 31.12.2024*". Nello stesso atto è stata evidenziata la necessità del rilascio "*nelle more della pubblicazione dell'avviso avente ad oggetto il rinnovo quadriennale del titolo – che dovrà necessariamente recepire gli esiti della conferenza di servizi - …*".

Si evidenzia che nel corso dell'istruttoria è emerso che il rilascio della concessione provvisoria non è stato preceduto dall'acquisizione della autorizzazione del Mit, richiesta dall'art. 10 del citato d.p.r. n. 328 del 1952.

Si richiamano, in tema di pubblicità degli avvisi ai sensi dell'art. 18 del regolamento della navigazione marittima, le disposizioni del citato d. m. n. 202 del 2022 escluse dall'inapplicabilità secondo l'art. 10 dello stesso decreto ("Norme transitorie e finali"). Il

[43] Si è appreso del rilascio di due concessioni, integranti complessivamente l'oggetto indicato nel testo, in data 25 febbraio 2011 nn. 7 e 8 (per i periodi, rispettivamente, 01 gennaio 2011-31 dicembre 2014 e 05 febbraio 2008-4 febbraio 2012; la seconda richiama una precedente del 12 aprile 2006), ed a seguire della concessione del 20 luglio 2018, n. 73 (che ha unificato le precedenti in un unico atto, per il periodo dal primo gennaio 2015 al 31 dicembre 2018). Successivamente sono state emesse le concessioni delle quali si è trattato nel testo, del 17 marzo 2022, n. 33 (dal primo gennaio 2019 al 31 dicembre 2021) e del 15 settembre 2023, n. 99 (dal primo gennaio 2022 al 31 dicembre 2023).

riferimento è all'art. 2, comma 2, il quale rimanda al successivo art. 4, che prevede testualmente:

"1. Il bando o l'avviso di cui all'articolo 2, comma 2, è pubblicato sul sito internet dell'autorità concedente, sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sull'albo pretorio on-line del comune ove è situato il bene demaniale oggetto di affidamento in concessione, per almeno trenta giorni, nonché, per le concessioni demaniali di durata superiore a dieci anni, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea.

2. La pubblicazione del bando di cui al comma 1 avviene per estratto, ai sensi dell'articolo 18, comma 2, del regolamento della navigazione marittima e la documentazione integrale inerente alla concessione è consultabile dagli interessati presso l'autorità concedente.

3. L'autorità concedente può prevedere ulteriori strumenti di pubblicità, nel rispetto del principio generale di proporzionalità".

Si invita l'Ente al puntuale rispetto della normativa operante *ratione temporis*.

La gestione della stazione marittima di Salerno, come rilevato nel precedente referto di questa Sezione, è stata affidata in concessione fino al 31 dicembre 2022. Nel corso del 2022, a seguito del completamento e collaudo dei lavori di dragaggio, è stata garantita per la prima volta la possibilità di ormeggio delle navi da crociera di maggiori dimensioni.

La concessione predetta è stata prorogata fino al 31 dicembre 2023, ai sensi dell'art. 3 della citata l. n. 118 del 5 agosto 2022, sulla base della delibera del Presidente n. 52 del 20 marzo 2023.

Su tale punto l'Ente (27 settembre 2023) ha specificato che è stato richiesto parere all'Avvocatura dello Stato «*circa l'applicazione della proroga al 31.12.2023 – prevista dalla legge 5 agosto 2022, n. 118 "legge Annuale per il mercato e la concorrenza" a tutte le concessioni demaniali marittime – ivi comprese ad esempio quelle per i servizi pubblici e per servizi e attività portuali e produttive …*» di cui all'art. 01, comma 1, del d.l. 5 ottobre 1993, n. 400, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494 (richiesta del 25 ottobre e ulteriore del 28 novembre 2022). L'Avvocatura generale dello Stato ha ritenuto, prima di assumere le proprie determinazioni, di acquisire l'avviso della Presidenza del Consiglio dei Ministri (chiesto con lettera del 20 dicembre 2022) [44].

[44] Non risulta pervenuta la risposta.

L'Ente ha, da ultimo (note 7 marzo e 20 maggio 2024), evidenziato che, con delibera presidenziale n. 222 del 2 ottobre 2023, è stata indetta «*la procedura di evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dell'edificio "Stazione Marittima"- Porto di Salerno -, della banchina di pertinenza ed aree limitrofe strumentali per lo svolgimento del connesso servizio di stazione marittima passeggeri da crociera*»; ha aggiunto che è risultato primo classificato un costituendo Consorzio S.p.a. e che è in corso la procedura di controllo, di cui al citato regolamento dell'Ente n. 358 del 2018, finalizzata alla formalizzazione dell'atto concessorio.

Per l'affidamento triennale del Servizio di pulizia delle strade e parti comuni del porto commerciale e del porto Masuccio salernitano e la raccolta dei rifiuti presso i concessionari è stata indetta una procedura aperta telematica il cui bando è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 13 aprile 2021. Il servizio è stato aggiudicato con delibera presidenziale dell'11 ottobre 2021 ed è stato avviato in data 7 marzo 2022, con ultimazione delle attività al 6 marzo 2025.

Anche per l'affidamento triennale del Servizio di pulizia degli specchi acquei del porto commerciale e porto Masuccio salernitano è stata indetta una procedura aperta telematica il cui bando è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 2 luglio 2021. Tale servizio è stato affidato al soggetto titolare della precedente concessione, unico partecipante alla procedura (ribasso del 27,280 per cento), con delibera presidenziale del 28 settembre 2021 ed il 16 ottobre successivo sono state consegnate le attività con verbale di avvio di esecuzione del contratto in via di urgenza, con ultimazione delle attività entro il 15 ottobre 2024.

La Sezione evidenzia che l'art. 13, comma 1, della l. 8 luglio 2003 n.172 ha previsto testualmente: "*Le parole: «Le concessioni di cui al comma 1» di cui al comma 2 dell'articolo 01 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, come modificato dall'articolo 10 della legge 16 marzo 2001, n. 88, si interpretano nel senso che esse sono riferite alle sole concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative, quali indicate nelle lettere da a) ad f) del comma 1 del medesimo articolo 01*".

Con l'art. 3, comma 1, del d.l. 16 settembre 2024, n. 131, in corso di conversione, che ha modificato il comma 1 dell'art. 3 della l. n. 118 del 2022, prevedendo la continuazione dell'efficacia delle concessioni demaniali marittime lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive, fino al 30 settembre 2027, è stato disposto che gli effetti della norma "*non pregiudicano la validità delle procedure selettive nonché la decorrenza del rapporto concessorio, deliberati anteriormente a tale data con adeguata motivazione ai sensi dell'articolo 3 della legge 7 agosto 1990, n.241, nel rispetto, limitatamente alle procedure avviate successivamente all'entrata in vigore del presente decreto, delle modalità e dei criteri di cui all'articolo 4 della legge 5 agosto 2022, n. 118*".

Nel definire l'ambito oggettivo della proroga, il predetto comma 1 indica "*le concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per l'esercizio delle attività turistico-ricreative e sportive di cui all'articolo 01, comma 1, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494*", aggiungendo quelle gestite dalle società e associazioni sportive iscritte al registro del CONI o al registro nazionale delle attività sportive dilettantistiche e dagli enti del Terzo settore.

Come già evidenziato nei precedenti referti, l'AdSP del Mar Tirreno centrale ha dismesso tutte le partecipazioni nel settore dei servizi di interesse generale, nell'ambito del porto di Napoli, alla data del 31 dicembre 2017, anche a seguito del provvedimento generale di riordino di cui all'art. 24 del d.lgs. 19 agosto 2016, n. 175, approvato con delibera del Presidente n. 236 del 21 settembre 2017.

7.6 Traffico portuale

Nel 2022, come si evince dalla seguente tabella, si evidenzia una flessione dei traffici delle merci (4,22 per cento), che si attestano a tonnellate 31.409.068, riferibile alla movimentazione dei *containers* (-8,13), dei rotabili (-8,36) e del *general cargo* (-3,36). Aumentano, complessivamente in misura minore, quelle relative alle rinfuse liquide (12,16 per cento), ed alle rinfuse solide (5,28 per cento).

Si evidenzia la ripresa del traffico passeggeri crocieristico e nell'ambito del Golfo (62,56 per cento).

Tabella 17 - Traffico portuale

AdSP MTC	**2021**	**2022**	**Variazione assoluta**	**Variazione %**
Merci (tonnellate)				
Containers	11.833.796	10.872.236	-961.560	-8,13
Rinfuse solide	1.089.959	1.147.477	57.518	5,28
Rinfuse liquide	5.510.790	6.180.935	670.145	12,16
Altro (*general cargo**)	1.030.916	996.309	-34.607	-3,36
Ro-ro**	13.326.641	12.212.111	-1.114.530	-8,36
Totale merci (tonnellate)	**32.792.102**	**31.409.068**	**-1.383.034**	**-4,22**
Containers* -teu**	1.071.701	1.045.995	-25.706	-2,40
Passeggeri imbarcati e sbarcati – pax* (unità)				
Nell'ambito del golfo	4.716.727	7.667.570	2.950.843	62,56
Croceristi	263.435	1.207.280	943.845	358,28
Totale passeggeri	**4.980.162**	**8.874.850**	**3.894.688**	**78,20**

Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dai rendiconti dell'AdSP MTC

*Un carico formato da beni uniti, che costituiscono un unico lotto.

**I servizi marittimi ro-ro e ro-pax sono, secondo la definizione contenuta nell'art. 1 del decreto del Mit n. 176 del 13 settembre 2017, quelli offerti da navi munite di attrezzature "che le rendono atte al trasporto di rotabili ferroviari o veicoli stradali con imbarco degli stessi sulle proprie ruote e con imbarco di un numero di passeggeri", rispettivamente, "non superiore" o "superiore" a dodici.

*** *Twenty-foot equivalent unit*, misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, corrispondente a circa 40 metri cubi totali.

7.7 Contenzioso

Come sarà evidenziato nel paragrafo relativo alla situazione amministrativa, l'avanzo di amministrazione è stato vincolato per 70 mln per i rischi inerenti al contenzioso in corso, come

stima per l'eventuale esito sfavorevole di contenziosi per responsabilità civile risarcitoria: trattasi della causa avverso l'AdSP azionata da Porto Fiorito Spa per 68 mln circa, in relazione al *project financing* attivato dal Comune di Napoli anche su suoli del demanio marittimo, di quella azionata (per circa 180 mln) dal fallimento di Bagnoli Futura Spa in relazione alla mancata bonifica dei suoli di Bagnoli, e delle cause in materia di esposizione all'amianto (per circa 10 mln).

L'AdSP ha anche comunicato i dati del contenzioso complessivo pendente, esposti nella seguente tabella, che ha evidenziato consistenze significative e in aumento, comprendenti contenziosi affidati all'Avvocatura dello Stato, all'Avvocatura interna dell'Ente e agli avvocati del libero foro.

Il contenzioso affidato all'Avvocatura interna dell'Ente e agli avvocati del libero foro concerne un *petitum* complessivo di euro 144.060.780.

Tabella 18 – Contenzioso

Oggetto delle cause	2021		2022		Variazione assoluta	Variazione %
	Totale Cause pendenti	Totale *petitum* attivo/passivo	Totale Cause pendenti	Totale petitum attivo/passivo		
Responsabilità civile	64	351.745.628	50	322.863.690	-28.881.938	-8,21
Patrimonio	107	1.346.468	93	7.489.324	6.142.856	456,22
Gare	1	220.752	13	6.907.192	6.686.440	3028,94
Lavoro	7	2.624.013	12	2.761.740	137.727	5,25
Altro	11	150.635	23	17.664.184	17.513.549	11.626,48
Totale complessivo	**190**	**356.087.496**	**191**	**357.686.130**	**1.598.634**	**0,45**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati comunicati da AdSP MTC

Nella precedente relazione si è evidenziato come l'AdSP abbia ritenuto "stante l'estrema aleatorietà delle vicende giudiziarie" (nota del 24 novembre 2022), di non iscrivere nel bilancio alcun accantonamento al fondo rischi del bilancio patrimoniale per il contenzioso pendente, ritenendo sufficienti le esposizioni, previste a preventivo e a consuntivo, nel bilancio finanziario (spese liti, arbitrati, risarcimenti e accessori) e tra i costi di esercizio del

bilancio economico patrimoniale (oneri diversi di gestione). Risultano iscritti, tra le uscite non classificabili in altre voci, nel preventivo assestato (luglio 2022) euro 1.800.000 e nel rendiconto finanziario, euro 1.719.002. Tra gli oneri diversi a conto economico sono iscritte le medesime poste per contenzioso.

Tale prospettazione non appare assentibile, in considerazione della necessaria coerenza tra il bilancio finanziario e quello economico patrimoniale e della corretta prospettazione in quest'ultimo delle poste relative ai fondi.

Si ribadisce, pertanto, l'esigenza di effettuare la congrua appostazione al fondo rischi del passivo patrimoniale, in considerazione delle possibili ripercussioni, nelle ipotesi di soccombenza in giudizio, sugli equilibri di bilancio, fornendosi ogni utile informazione al riguardo nella nota integrativa.

8. ATTIVITÀ CONTRATTUALE

Con delibera n. 405 del 20 dicembre 2018 è stato approvato il Regolamento per l'affidamento di contratti pubblici di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria, che ribadisce i principi enunciati dal citato d.lgs. n. 50 del 2016 e, tra questi, l'esclusione di ogni artificioso frazionamento dell'appalto (art. 35, comma 6), volto ad eludere la disciplina comunitaria, prevedendosi la definizione del fabbisogno in relazione all'oggetto degli appalti, specialmente nei casi di ripartizione in lotti, contestuali o successivi, o di ripetizione dell'affidamento nel tempo.

Ivi si prevede che gli operatori economici da invitare sulla base dell'art. 36 del predetto codice dei contratti siano individuati: per i servizi, forniture e lavori di manutenzione inseriti nelle categorie merceologiche del catalogo Mepa, tramite l'elenco dei fornitori pubblicato sul sito dell'AdSP, i quali sono presenti (obbligatoriamente per i servizi e le forniture) anche sulla piattaforma "acquistinretepa.it" di Consip; per le categorie non inserite nelle categorie merceologiche del catalogo Mepa, la scelta dei soggetti da invitare viene effettuata tramite l'elenco dei fornitori o, in mancanza, a seguito di indagine di mercato da svolgersi con la pubblicazione della manifestazione di interesse pubblicata sul sito dell'AdSP, oppure attraverso la propria piattaforma informatica di formazione e gestione dell'albo.

L'Ente ha riferito che è in corso di definizione il nuovo regolamento per le procedure sottosoglia, adeguato alle nuove disposizioni di cui al citato d.lgs. n. 36 del 2023.

Nella seguente tabella sono evidenziati i dati concernenti le procedure contrattuali attivate nel corso dell'esercizio 2022 per l'acquisizione di lavori, beni e servizi ai sensi del d.lgs. n. 50 del 2016.

Tabella 19 - Attività contrattuale

2021						2022				
Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d.lgs. n. 50 del 2016 e ss.mm.ii.)	Numero contratti	DI CUI			Importo aggiudicazione/ affidamento, esclusi oneri di legge	Numero contratti	DI CUI			Importo aggiudicazione/ affidamento, esclusi oneri di legge
		Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa			Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa	
Procedura aperta (art. 60)	8	0	0	8	3.851.942,47	9	0	0	9	69.526.729,94
Procedure ristretta (art. 61)	1	0	0	1	914.129,86	0	0	0	0	0,00
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63)	10	0	4	6	6.613.592,45	6	0	0	6	3.154.887,77
Affidamento diretto (art. 36, c. 2 lett. a)	127	0	44	83	1.229.663,90	96	0	32	64	2.038.306,70
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art. 36, c. 2, lett. b), c), c *bis*) e d)	8	0	5	3	1.199.399,75	5	0	4	1	382.084,60
Procedura negoziata previa pubblicazione del bando (art. 36, co. 9)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accordo quadro/convenzione (art. 3, comma 1, lett. cccc)	6	5	0	1	178.029,11	6	5	1	0	751.596,95
Totale complessivo	**160**	**5**	**53**	**102**	**13.986.757,54**	**122**	**5**	**37**	**80**	**75.853.605,96**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP MTC

Nel 2022 l'importo complessivo totale aumenta ad euro 75.853.606 (euro 13.986.758 nel 2021), soprattutto per i contratti stipulati con procedura aperta, che sono stati pari ad euro 69.526.729,94 ed incidono per il 91,66 per cento sul totale complessivo.

Gli affidamenti diretti *ex* art. art. 36, c. 2 lett. a), in aumento sul precedente esercizio (euro 1.229.664 nel 2021), incidono per il 2,69 per cento sul totale[45], la procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63) nel 2022 è pari ad euro 3.154.888 con un'incidenza del 4,16 per cento. Le altre tipologie hanno, ciascuna, un'incidenza inferiore all'1 per cento.

[45] L'art. 1, comma 2, lett. a), del d.l. 16 luglio 2020, n. 76 (cosiddetto "Semplificazioni"), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 ha previsto, ai fini di incentivazione degli investimenti nel periodo emergenziale, in deroga all'art. 36, comma 2, del d.lgs. n. 50 del 2016, che le stazioni appaltanti procedano all'affidamento diretto, anche senza consultazione di più operatori economici, "*per lavori di importo inferiore a 150.000 euro e per servizi e forniture, ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione, di importo inferiore a 139.000 euro*". La deroga, che ha ampliato, per gli ultimi mesi del 2020 e per l'intero esercizio 2021, la possibilità di ricorso all'affidamento diretto, rispetto al predetto art. 36 del codice dei contratti, si applica "*qualora la determina a contrarre o altro atto di avvio del procedimento equivalente sia adottato entro il 30 giugno 2023*". L'art. 1, comma 2, lett. b), del medesimo d.l. ha ampliato anche l'ambito di operatività dell'art. 63, che disciplina, tra le procedure ordinarie per valori al di sopra della soglia UE, quella negoziata senza bando. Ivi si prevede l'estensione di detta procedura "*per l'affidamento di servizi e forniture, ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione, di importo pari o superiore a 139.000 euro e fino alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e di lavori di importo pari o superiore a 150.000 euro e inferiore a un milione di euro, ovvero di almeno dieci operatori per lavori di importo pari o superiore a un milione di euro e fino alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo n. 50 del 2016*".

9. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il rendiconto 2022 è stato approvato con delibera del Comitato di gestione n. 20 del 17 aprile 2023, e con note del 9 e 15 giugno 2023 rispettivamente dal Mef e dal Mit.

Il documento contabile (costituito da: rendiconto finanziario, conto economico, stato patrimoniale, nota integrativa, con allegata relazione sulla gestione) è stato redatto tenuto conto del regolamento di amministrazione e contabilità, adottato con delibera del Comitato portuale di Napoli del 17 ottobre 2007 ed approvato dal Ministero vigilante in data 6 dicembre 2007, sulla base dei criteri stabiliti dal d.p.r. 27 febbraio 2003, n. 97, che affiancano al sistema di contabilità finanziaria quello di contabilità economico- patrimoniale.

Pur rilevandosi la mancata adozione del regolamento di cui al comma 6 dell'art. 6 della l. n. 84 del 1994, come sostituito dall'art. 7 della l. n. 169 del 2016, che adegui la rendicontazione alle disposizioni di cui al d.lgs. 31 maggio 2011, n. 91[46], si prende atto che nei bilanci è inclusa una tabella di correlazione tra le voci del rendiconto redatto secondo i criteri di cui al d.p.r. n. 97 del 2003, e quelle relative al piano integrato dei conti secondo le previsioni del d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132[47], nonché un prospetto di riclassificazione delle spese per missioni. Nella nota integrativa sono inclusi alcuni indici gestionali interni.

Il rendiconto è stato approvato con parere favorevole dai revisori dei conti reso con verbale n. 17, allegato n. 1, del 13 aprile 2023.

La tabella seguente evidenzia i saldi contabili più significativi tratti dal rendiconto 2022, di cui si darà conto nei paragrafi dedicati.

Tabella 20 - Saldi finanziari ed economico-patrimoniali

AdSP MTC	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
Avanzo/disavanzo di competenza	61.277.763	-55.948.292	-117.226.055	-191,30
Saldo corrente	11.852.142	16.647.217	4.795.075	40,46
Saldo c. capitale	49.425.621	-72.595.509	-122.021.130	-246,88
Avanzo di amministrazione	167.052.698	117.251.426	-49.801.272	-29,81
Fondo di cassa	258.141.577	360.910.772	102.769.195	39,81
Patrimonio netto	223.947.982	225.159.584	1.211.602	0,54
Avanzo economico	13.222.245	1.211.602	-12.010.643	-90,84

Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dal rendiconto dell'AdSP MTC

[46] Recanti attuazione dell'articolo 2 della legge n. 196 del 2009, in materia di adeguamento ed armonizzazione dei sistemi contabili.

[47] Regolamento concernente le modalità di adozione del piano dei conti integrato delle amministrazioni pubbliche, ai sensi dell'art. 4, comma 3, lettera a), del d.lgs. n. 91 del 2011.

9.1 Rendiconto finanziario

Il risultato finanziario di competenza assume segno negativo; esso ammonta ad euro -55.948.292, diminuito di euro 117.226.055 rispetto al dato del precedente esercizio 2021, quando si era registrato l'avanzo di euro 61.277.763. Tale squilibrio è dovuto al saldo negativo della parte capitale di euro 72.595.509, determinato dai maggiori impegni per opere infrastrutturali.

9.1.1 Entrate e uscite correnti

Si osservano innanzitutto le entrate e le uscite correnti, esposte nella seguente tabella.

Tabella 21 - Entrate e uscite correnti

ENTRATE CORRENTI	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
Trasferimenti correnti (Stato, regioni, enti locali ed altri enti pubblici)				
Entrate da trasferimenti correnti	0	308.310	308.310	100
Entrate diverse				
Entrate tributarie	16.194.403	17.458.843	1.264.440	7,81
Entrate derivanti dalla vendita di beni e prestazione di servizi	3.251.675	3.377.049	125.374	3,86
Redditi e proventi patrimoniali	13.248.599	16.347.732	3.099.133	23,39
Poste correttive e compensative di spese correnti	1.012.874	498.853	-514.021	-50,75
Entrate non classificabili in altre voci	283.659	331.528	47.869	16,88
Totale entrate correnti	**33.991.210**	**38.322.315**	**4.331.105**	**12,74**
USCITE CORRENTI	**2021**	**2022**	**Variazione assoluta**	**Variazione %**
Funzionamento, *di cui*	**12.529.492**	**11.856.861**	**-672.631**	**-5,37**
Organi dell'Ente	321.067	315.363	-5.704	-1,78
Personale in attività di servizio	10.234.132	9.507.075	-727.057	-7,10
Acquisto di beni di consumo e servizio	1.974.293	2.034.423	60.130	3,05
Interventi diversi, *di cui*	**9.185.832**	**9.429.128**	**243.296**	**2,65**
Prestazioni istituzionali	5.372.056	5.755.973	383.917	7,15
Trasferimenti passivi	503.936	333.644	-170.292	-33,79
Oneri finanziari	12.800	12.567	-233	-1,82
Oneri tributari	1.554.021	1.569.666	15.645	1,01
Poste correttive e compensative di entrate correnti	73.796	38.276	-35.520	-48,13
Uscite non classificabili in altre voci	1.669.223	1.719.002	49.779	2,98
Oneri comuni – spese diverse non classificabili in altre voci	**73.744**	**38.456**	**-35.288**	**-47,85**
Accantonamento al Tfr	350.000	350.653	653	0,19
Totale spese correnti	**22.139.068**	**21.675.098**	**-463.970**	**-2,10**
Saldo di parte corrente	**11.852.142**	**16.647.217**	**4.795.075**	**40,46**

Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dal rendiconto dell'AdSP MTC

Le entrate correnti nel 2022 evidenziano un incremento del 12,74 per cento, in ragione principalmente dei maggiori redditi e proventi patrimoniali (23,39 per cento), delle entrate non classificabili in altre voci (16,88 per cento) e delle entrate tributarie (7,81 per cento).

Le entrate tributarie (euro 17.458.843), descritte nella seguente tabella, ammontano ad euro 17.458.843 ed incidono sul totale degli accertamenti correnti per il 45,56 per cento.

Tabella 22 - Tasse portuali

AdSP - MTC	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
a) Tasse portuali sulle merci	10.889.761	10.582.329	-307.432	-2,82
b) Tasse di ancoraggio	4.320.698	5.391.953	1.071.255	24,79
c) Diritti e addizionali	983.944	1.484.561	500.617	50,88
c) Totale accertamenti	**16.194.403**	**17.458.843**	**1.264.440**	**7,81**
d) Accertamenti correnti complessivi	**33.991.210**	**38.322.315**	**4.331.105**	**12,74**
Incidenza % c/d	**47,64**	**45,56**		

Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dal rendiconto dell'AdSP MTC

La voce "trasferimenti correnti" nel 2022 è pari ad euro 308.310, per contributo statale a titolo di ristoro proveniente dal Mit; nel 2021 era azzerata.

Nella nota integrativa si evidenzia, al riguardo, che nel 2022 è stato incassato un contributo statale per 0,3 milioni a titolo di attribuzione di ristori conseguenti alla disapplicazione della tassa di ancoraggio. Nel corso dell'istruttoria è stato verificato che con il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 431 del 29 ottobre 2021, e con i decreti direttoriali nn. 525 del 29 dicembre 2021 e 137 del 9 giugno 2022, sono state, rispettivamente, individuate, impegnate e liquidate le somme di cui al fondo per la compensazione dei mancati introiti conseguenti all'applicazione della sospensione della tassa di ancoraggio per le navi da crociera alle Autorità di sistema portuale, per il periodo dal 24 luglio 2021 al 31 dicembre 2021[48]. A seguito della ripartizione è stato attribuito all'AdSP l'importo di euro 308.309,95.

Si invita l'Ente a fornire per il futuro nella nota integrativa le informazioni necessarie al fine della adeguata comprensione dei dati contabili.

Le entrate per poste correttive di spesa (recuperi e indennizzi) sono più che dimezzate; le entrate per redditi e proventi patrimoniali, la cui posta più rilevante è costituita dai canoni

[48] L'art. 73-*quater* del d.l. 25 maggio 2021, n. 73, conv. in l. 23 luglio 2021, n. 106 (cosiddetto Sostegni *bis*) ha disposto: "1. (...) *dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto fino al 31 dicembre 2021 non si applica alle navi da crociera la tassa di ancoraggio*…2. *Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 2,2 milioni di euro per l'anno 2021. La disponibilità del fondo è destinata a compensare, nel limite di 2,2 milioni di euro per l'anno 2021, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti conseguenti all'applicazione delle disposizioni del comma 1 nonché dei rimborsi da esse effettuati nei confronti degli operatori economici che, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, abbiano già provveduto al versamento della tassa di ancoraggio relativa al periodo di cui al comma 1*".
Il riferimento contenuto nella nota integrativa *"alla disapplicazione fino alla data del 30 aprile 2021"* è da considerarsi evidentemente un refuso.

demaniali, nel 2022 aumentano di euro 3.099.133, passando da euro 13.248.599 del 2021 ad euro 16.347.732.

Le spese correnti ammontano ad euro 21.675.098, con la flessione del 2,10 per cento rispetto al precedente esercizio.

La flessione è da ascrivere alle spese di funzionamento (-5,37 per cento); ai trasferimenti passivi (-33,79 per cento, derivanti da contributi soprattutto per le cooperative di lavoro nei porti), alle poste correttive e compensative di entrate correnti (-48,13 per cento) ed agli oneri comuni (-47,85 per cento). Tra gli oneri tributari è incluso il versamento all'erario statale di euro 876.115, come nel precedente esercizio.

Le spese per prestazioni istituzionali, nel 2022, in totale euro 5.755.973, sono in aumento del 7,15 per cento; esse riguardano:

- per euro 2.701.814 prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali (pulizia delle aree portuali e degli specchi acquei, sanificazioni e disinfestazioni, forniture di energia elettrica);
- per euro 763 la manutenzione ordinaria (acquisto servizi per carico-scarico-trasporto materiali, acquisto materiali per ripristino pontile, riparazione barriere);
- per euro 244.955 l'attività promozionale;
- per euro 2.808.441 i servizi di *security*.

Nel 2022 si registra l'incremento del 40,46 per cento del saldo corrente di competenza da euro 11.852.142 del 2021 ad euro 16.647.217 nel 2022, effetto determinato dalle maggiori entrate correnti del 12,74 per cento, e dalla riduzione, seppure non molto rilevante, delle uscite correnti.

9.1.2 Entrate e uscite in conto capitale

Nella seguente tabella si espongono le entrate e le uscite in conto capitale.

Tabella 23 - Entrate e uscite in conto capitale

ENTRATE IN CONTO CAPITALE	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
Alienazione immobili e diritti reali	134.838	0	-134.838	-100
Alienazione di immobilizzazioni tecniche	25.000	0	-25.000	-100
Entrate derivanti da trasferimenti in conto capitale, *di cui*	85.239.620	322.367.045	237.127.425	278,19
Trasferimenti dallo Stato	*85.239.620*	*322.367.045*	*237.127.425*	*278,19*
Trasferimenti dalle Regioni	*0*	*0*	*0*	*0*
Accensione di prestiti - Depositi di terzi a cauzione	673.293	925.671	252.378	37,48
Totale entrate in conto capitale	**86.072.751**	**323.292.716**	**237.219.965**	**275,60**
USCITE IN CONTO CAPITALE	**2021**	**2022**	**Variazione assoluta**	**Variazione %**
Investimenti, *di cui*:	34.720.426	394.705.101	359.984.675	1.036,81
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari	*34.073.063*	*394.308.192*	*360.235.129*	1.057,24
Acquisizioni di immobilizzazioni tecniche	*647.363*	*396.909*	*-250.454*	-38,69
Concessioni di crediti ed anticipazioni indennità di anzianità e similari al personale cessato dal servizio	337.598	218.986	-118.612	-35,13
Estinzione debiti diversi	1.589.106	964.138	-624.968	-39,33
Totale uscite in conto capitale	**36.647.130**	**395.888.225**	**359.241.095**	**980,27**
Saldo c. capitale	**49.425.621**	**-72.595.509**	**-122.021.130**	**-246,88**

Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dal rendiconto dell'AdSP MTC

Complessivamente le entrate in conto capitale, nel 2022, si incrementano da euro 86.072.751 ad euro 323.292.716, per effetto dei maggiori trasferimenti statali accertati, che ammontano ad euro 322.367.045 e riscossi per euro 100.766.863, risorsa costituita per:

1) euro 297.265.229 dal fondo complementare Pnrr a seguito della firma degli accordi procedimentali con il Mit. L'importo complessivo, come già evidenziato, ammonta a 361 mln, l'importo relativo al 2022 incassato è pari a 95.765.047 ed è stato vincolato per l'intero ammontare;

2) euro 20.100.000, finanziati come da programmazione con d.m. n. 332 del 17 agosto 2021 (interventi di cui all'allegato 3 del d.m. n. 353 del 13 agosto 2020);

3) euro 3.209.050 con copertura finanziaria derivante dai fondi Mit, per opere infrastrutturali;

4) euro 1.792.766 con finanziamento dal progetto Pon Legalità 2014-2020, finanziato dal Ministero dell'interno.

Nel precedente referto è stato evidenziato che con decreto n. 9410 del 4 aprile 2023 era stato definanziato l'intervento a carico del "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate". Con tale decreto era stato disposto il disimpegno degli importi non erogati all'AdSP e richiesto il rimborso delle somme già erogate nel 2020 e non utilizzate, per complessivi euro 1.234.500, come da nota Mit del 7 aprile 2023.

Nel bilancio 2021 era stato vincolato l'avanzo di amministrazione per il fondo di progettazione 2020-2021, per euro 1.728.500, di cui euro 1.234.000 per il 2020 ed euro 494.000 per il 2021. Nel rendiconto 2022 detto vincolo è stato confermato. L'AdSP nel corso dell'istruttoria per il presente referto ha comunicato che il primo importo (euro 1.234.000) è stato restituito nel corso del 2023.

La voce accensioni di prestiti-depositi di terzi a cauzione aumenta da euro 673.293 ad euro 925.671. Tali entrate sono costituite esclusivamente dai depositi degli utenti, soprattutto dei concessionari di beni demaniali.

Nel 2022 le entrate da alienazioni di immobilizzazioni tecniche si azzerano (nel 2021 pari ad euro 25.000).

Le spese in conto capitale per investimenti ammontano ad euro 395.888.225, in forte crescita rispetto al dato del precedente esercizio 2021, pari ad euro 36.647.130. Esse hanno riguardato acquisizioni di opere portuali e di immobilizzazioni tecniche, nonché manutenzioni straordinarie, principalmente per il rifacimento del molo Beverello nel porto di Napoli e per i lavori di escavo dei fondali del porto di Salerno.

L'importo di euro 218.986 costituisce il fondo per il trattamento di fine rapporto da erogare al personale in quiescenza; la voce "estinzione debiti diversi", è relativa alle restituzioni di "depositi cauzionali", in flessione del 39,33 per cento da euro 1.589.106 ad euro 964.138.

Il saldo in conto capitale evidenzia un disavanzo di euro 72.595.509, registrando l'inversione di segno rispetto al 2021, quando mostrava l'avanzo di euro 49.425.621.

9.2 Gestione dei residui

La seguente tabella evidenzia la gestione dei residui attivi e passivi.

Tabella 24 - Gestione dei residui

2022	Consistenza all'1.1.2022	Riscossioni	Variazioni	Residui rimasti da riscuotere al 31.12.2022	Residui di competenza da riscuotere 2022	Totale residui attivi 31 dicembre 2022
Entrate correnti	16.146.323	5.919.812	-4.167.473	6.059.038	3.137.663	9.196.701
Entrate c/capitale	265.550.990	35.416.623	-13.127.648	217.006.719	221.600.182	438.606.901
Partite di giro	970.769	54.292	-35.764	880.713	80.681	961.394
Totale	**282.668.082**	**41.390.727**	**-17.330.885**	**223.946.470**	**224.818.526**	**448.764.996**
2022	Consistenza all'1.1.2022	Pagamenti	Variazioni	Residui rimasti da pagare al 31.12.2022	Residui di competenza da pagare 2022	Totale residui passivi 31 dicembre 2022
Spese correnti	7.199.045	2.844.715	-1.951.882	2.402.448	4.182.524	6.584.972
Spese c/capitale	365.855.929	53.336.174	-21.526.024	290.993.731	394.288.275	685.282.006
Partite di giro	701.987	582.407	0	119.580	437.784	557.364
Totale	**373.756.961**	**56.763.296**	**-23.477.906**	**293.515.759**	**398.908.583**	**692.424.342**

Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dal rendiconto dell'AdSP MTC

Al 31 dicembre 2022, i residui attivi ammontano ad euro 448.764.996, in forte incremento rispetto al precedente esercizio, quando assommavano ad euro 282.668.082. Il maggior accumulo si evidenzia nella parte capitale per euro 438.606.901, dovuto alla mancata riscossione delle entrate statali per le opere infrastrutturali. Nel 2022, sono state effettuate cancellazioni di residui attivi per euro 17.330.885.

La consistenza totale dei residui passivi, di euro 692.424.342 è, anch'essa, in notevole incremento, poiché nel 2021 era pari ad euro 373.756.961

L'Ente ha provveduto a cancellare residui passivi per euro 23.477.906.

Il saldo della gestione dei residui conferma il segno negativo (-243.659.346), mostrando un netto peggioramento rispetto al dato del 2021 (-91.088.879), in ragione della difficoltà dell'Ente a riscuotere, ma ancor di più, ad effettuare pagamenti, visto l'ammontare dei residui passivi.

La presenza rilevante di residui formatisi nel tempo, unitamente alla consistenza di cassa, importante ed in crescita, dà evidenza della lentezza con la quale vengono realizzate le opere alle quali i fondi pubblici sono destinati.

Pur preso atto dell'attività svolta dall'AdSP al fine di ridurre i residui con azioni di recupero e di cancellazioni dei residui insussistenti, persiste un'ingente entità di residui attivi e passivi a fine esercizio 2022, riguardanti soprattutto il conto capitale.

Questa Sezione ribadisce l'invito all'Ente a perseguire l'obiettivo di una più efficace gestione, adottando misure organizzative idonee ad evitare la permanenza di così elevati importi.

Nelle precedenti relazioni è stata evidenziata la necessità della applicazione delle regole di corretta imputazione di accertamenti e impegni (artt. 26 e 31 del citato d.p.r. n. 97 del 2003), che prevedono le iscrizioni agli esercizi finanziari delle sole obbligazioni giuridicamente perfezionate attive e passive, in conformità al principio di competenza finanziaria.

Occorre ribadire il chiaro dettato normativo (succitati articoli 26 e 31), secondo cui le entrate aventi destinazione vincolata, se non utilizzate nell'esercizio, confluiscono nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione e le prenotazioni di impegno, per le quali non è stata assunta dall'ente l'obbligazione di spesa verso i terzi, decadono e costituiscono economia di bilancio, concorrendo alla determinazione del risultato contabile di amministrazione.

Va ribadito che la trasposizione in avanzo delle risorse vincolate provenienti da soggetti terzi,

non impegnabili per assenza di presupposto giuridico, va anche a beneficio della chiarezza nell'esporre contabilmente il livello di utilizzo effettivo delle risorse assegnate, evidenziando le eventuali esigenze di riprogrammazione.

Questa Sezione non può che confermare quanto espresso nei precedenti referti in ordine alla mancata coerenza dell'operato dell'Ente rispetto alle norme vigenti.

9.3 Situazione amministrativa

La situazione amministrativa, esposta nella seguente tabella, registra l'avanzo di amministrazione di euro 117.251.426, del 29,81 per cento inferiore di quello del precedente esercizio a causa del saldo negativo della gestione dei residui per euro 243.659.346.

Tabella 25 - Situazione amministrativa

Gestione amministrativa	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
Consistenza di cassa al 1° gennaio*	**208.921.833**	**258.141.576**	**49.219.743**	**23,56**
Riscossioni				
- in conto competenza	121.919.282	144.557.618	22.638.336	18,57
- in conto residui	15.730.735	41.390.727	25.659.992	163,12
Totale riscossioni	**137.650.017**	**185.948.345**	**48.298.328**	**35,09**
Pagamenti				
- in conto competenza	29.693.250	26.415.853	-3.277.397	-11,04
- in conto residui	58.737.023	56.763.296	-1.973.727	-3,36
Totale pagamenti	**88.430.273**	**83.179.149**	**-5.251.124**	**-5,94**
Consistenza di cassa al 31 dicembre	**258.141.577**	**360.910.772**	**102.769.195**	**39,81**
Residui attivi				
- degli esercizi precedenti	277.207.689	223.946.470	-53.261.219	-19,21
- dell'esercizio	5.460.393	224.818.526	219.358.133	4017,26
Totale residui attivi	**282.668.082**	**448.764.996**	**166.096.914**	**58,76**
Residui passivi				
- degli esercizi precedenti	337.348.299	293.515.759	-43.832.540	-12,99
- dell'esercizio	36.408.662	398.908.583	362.499.921	995,64
Totale residui passivi	**373.756.961**	**692.424.342**	**318.667.381**	**85,26**
Saldo della gestione dei residui	**-91.088.879**	**-243.659.346**	**-152.570.467**	**167,50**
Avanzo d'amministrazione	**167.052.698**	**117.251.426**	**-49.801.272**	**-29,81**

Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dal rendiconto dell'AdSP MTC
*Il fondo iniziale di cassa, esposto nel rendiconto generale per il 2022, differisce di un euro rispetto a quello del precedente esercizio in ragione degli arrotondamenti.

Il fondo di cassa ammonta ad euro 360.910.772, registrando un aumento del 39,81 per cento rispetto al dato del precedente esercizio 2021, pari ad euro 258.141.577, in relazione all'incremento delle riscossioni totali, del 35,09 per cento determinando il saldo positivo sui pagamenti, in flessione del 5,94 per cento, pari ad euro 83.179.149, da euro 88.430.273 del 2021.

L'avanzo è stato vincolato per complessivi euro 99.362.715, in relazione:

- al fondo trattamento di fine rapporto per euro 1.869.074;
- al fondo per rischi e oneri per euro 8.673.068 (di cui al fondo svalutazione crediti per euro 6.862.362);
- al fondo per ripristino investimenti per euro 88.820.573 (di cui: euro 70.000.000 per contenzioso, sui quali si richiamano le considerazioni in precedenza svolte; euro 1.728.500 per fondo di progettazione 2020-2021; euro 3.209.050 per il fondo perequativo; euro 1.792.765 per fondo Pon per la legalità; euro 12.090.258 per investimenti al porto di Salerno).

L'importo pari ad euro 17.888.711 costituisce la parte disponibile dell'avanzo.

9.4 Conto economico

Il risultato economico ammonta ad euro 1.211.602 e si presenta in forte flessione (euro 13.235.045 nel 2021), per effetto del saldo della gestione straordinaria (euro -12.796.810 nel 2022; euro 4.300.956 nel 2021), dovuto soprattutto agli ammortamenti dei costi delle migliorie apportate per effetto delle manutenzioni straordinarie (euro 101.395.863), correlati al completamento delle opere.

La tabella seguente evidenzia i dati del conto economico.

Tabella 26 - Conto economico

AdSP MTC	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
A) Valore della produzione				
Proventi e corrispettivi per la produzione, prestazioni e servizi	33.991.210	38.014.005	4.022.795	11,83
Altri ricavi e proventi con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio	25.000	308.310	283.310	1.133,24
Totale valore della produzione (A)	**34.016.210**	**38.322.315**	**4.306.105**	12,66
B) Costi della produzione				
Materie prime, sussidiarie e di consumo	0	0	0	0
Servizi e prestazioni istituzionali	7.346.349	7.790.396	444.047	6,04
Personale	10.852.200	10.179.843	-672.357	-6,20
Ammortamenti e svalutazioni	1.771.992	467.517	-1.304.475	-73,62
Oneri diversi di gestione	4.469.107	3.405.002	-1.064.105	-23,81
Totale costi della produzione (B)	**24.439.648**	**21.842.758**	**-2.596.890**	**-10,63**
Differenza tra valore e costo della produzione(A-B)	**9.576.562**	**16.479.557**	**6.902.995**	**72,08**
C) Proventi ed oneri finanziari				
Interessi ed altri oneri finanziari	-12.800	-12.567	233	-1,82
Totale proventi ed oneri finanziari (C)	**-12.800**	**-12.567**	**233**	**-1,82**
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**0**	**0**	**0**	**0**
E) Proventi ed oneri straordinari				
Proventi con separata indicazione delle plusvalenze da alienazioni	72.271.977	86.417.903*	14.145.926	19,57
Oneri straordinari con separata indicazione delle minusvalenze da alienazioni, *di cui*:	-68.654.316	-101.433.375	-32.779.059	47,75
1. *Ammortamenti dei costi delle migliorie apportate per effetto delle manutenzioni straordinarie finanziate*	*-68.654.316*	*-101.395.863*	*-32.741.547*	*47,69*
2. Minusvalenza da stima beni mobili inventariati a valore venale residuo	*0*	*37.512*	*37.512*	*100,00*
Sopravvenienze attive ed insussistenza del passivo derivanti dalla gestione residui	1.490.674	2.218.662	727.988	48,84
Sopravvenienze passive ed insussistenza dell'attivo derivanti dalla gestione residui	-807.379	0	807.379	-100
Totale delle partite straordinarie (E)	**4.300.956**	**-12.796.810**	**-17.097.766**	**-397,53**
Risultato prima delle imposte	**13.864.718**	**3.670.180**	**-10.194.538**	**-73,53**
Imposte dell'esercizio	-642.473	-2.458.578	-1.816.105	282,67
Avanzo/disavanzo economico	**13.222.245**	**1.211.602**	**-12.010.643**	**-90,84**

* La tabella di dettaglio in nota integrativa riporta il dato di 86.417.959. L'Ente ha comunicato che trattasi di un refuso.
Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dal rendiconto dell'AdSP MTC

Nel 2022, il valore della produzione ammonta ad euro 38.322.315, del 12,65 per cento maggiore rispetto al 2021; i costi sono in flessione del 10,63 per cento rispetto al 2021. Risultano in aumento (6,04 per cento) quelli per servizi e prestazioni istituzionali, la cui componente più elevata è costituita dai costi della progettazione e realizzazione delle opere portuali. Diminuiscono i costi: per ammortamenti e svalutazioni (73,62 per cento); per il personale (6,20 per cento); per gli oneri diversi di gestione (23,81 per cento).

Tra questi ultimi (euro 3.405.002) la posta più rilevante è costituita da liti, arbitrati e risarcimenti, verificatisi nel corso dell'esercizio per euro 1.719.002.

Gli ammortamenti e svalutazioni (euro 467.517) comprendono le quote di ammortamento dei beni materiali (euro 97.880) ed immateriali (euro 28.473), nonché le svalutazioni dei crediti dell'attivo circolante (euro 341.164).

Il saldo della gestione straordinaria, di segno positivo nel precedente esercizio (euro 4.300.956), registra un'inversione di segno. Pur risultando aumentati i proventi, costituiti dalla quota dei contributi di competenza a copertura degli ammortamenti delle opere finanziate, che si attestano ad euro 86.417.903 (euro 72.271.977 nel 2021), il saldo si riduce ad euro – 12.796.810, in relazione agli oneri riguardanti le quote di ammortamento per le manutenzioni degli impianti portuali, per euro -101.395.863 (euro -68.654.316 nel 2021).

9.5 Stato patrimoniale

Il patrimonio attivo e quello passivo presentano un aumento del 43,88 per cento rispetto al 2021; il patrimonio netto ammonta ad euro 225.159.584 e risulta in leggero aumento dello 0,54 per cento, per il modesto apporto dell'utile di esercizio.

9.5.1 Attività

La seguente tabella evidenzia i dati dell'attivo patrimoniale 2021, confrontati con quelli del precedente esercizio.

Tabella 27 - Stato patrimoniale attivo

ATTIVO	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
Immobilizzazioni				
Immobilizzazioni immateriali				
Costi ricerca, sviluppo, pubblicità	0	39.250	39.250	100
Concessioni, licenze, marchi, diritti	557	72.413	71.856	12.900,54
Avviamento	0	0	0	0
Immobilizzazioni in corso e acconti*	139.840.191	4.902.247	134.937.944	-96,49
Manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi*	0	0	0	0
Altre in c/impianti	76.293.178	47.701.600	-28.591.578	-37,48
Totale immobilizzazioni immateriali*	**216.133.926**	**52.715.510**	**-163.418.416**	**-75,61**
Immobilizzazioni materiali				
1) Terreni e fabbricati e opere portuali*	73.816.142	73.816.142	0	0
2) Impianti e macchinari*	0	0	0	0
3) Attrezzature industriali e commerciali	0	0	0	0
4) Automezzi e motomezzi	0	0	0	0
5) Immobilizzazioni in corso e acconti*	400.397.837	835.555.806	435.157.969	108,68
6) Diritti reali di godimento	0	0	0	0
7) Altri beni	685.451	565.246	-120.205	-17,54
Totale immobilizzazioni materiali*	**474.899.430**	**909.937.194**	**435.037.764**	**91,61**
Immobilizzazioni finanziarie				
1) Partecipazioni in:				
a) imprese controllate	0	0	0	0
b) imprese collegate	0	0	0	0
c) altre imprese	0	0	0	0
Crediti finanziari diversi	0	0	0	0
Totale immobilizzazioni finanziarie	**0**	**0**	0	**0**
Totale immobilizzazioni	**691.033.356**	**962.652.704**	**271.619.348**	**39,31**
Attivo circolante				
I Rimanenze	0	0	0	0
II Residui attivi				
Crediti verso utenti, clienti ecc.	15.983.299	9.176.978	-6.806.321	-42,58
Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	265.329.105	438.395.016	173.065.911	65,23
Crediti tributari	922.867	931.127	8.260	0,90
Crediti verso altri	432.811	261.875	-170.936	-39,49
Totale crediti	**282.668.082**	**448.764.996**	166.096.914	**58,76**
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0	0	0
IV Disponibilità liquide				
1) Depositi bancari e postali	0	0	0	0
2) c/ tesoreria	258.141.577	360.910.772	102.769.195	39,81
Totale disponibilità liquide	**258.141.577**	**360.910.772**	**102.769.195**	**39,81**
Totale attivo circolante	**540.809.659**	**809.675.768**	**268.866.109**	**49,72**
Ratei e risconti	0	0	0	0
Totale attivo	**1.231.843.015**	**1.772.328.472**	**540.485.457**	**43,88**

* La posta per il 2021 differisce da quella esposta nel bilancio approvato per detto esercizio. Nella nota integrativa è stato evidenziato che l'Ente nell'esercizio 2022 ha riclassificato le immobilizzazioni secondo la codificazione "*arconet*" (armonizzazione contabile degli enti territoriali), applicata anche con riferimento all'esercizio 2021, a fini comparativi.
Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dal rendiconto dell'AdSP MTC

Le immobilizzazioni (immateriali e materiali) sono rilevate inizialmente alla data in cui sono sostenuti i primi costi per la costruzione del cespite; esse rimangono iscritte tra le "immobilizzazioni in corso e acconti" fino alla data in cui il bene è completato; a tale data l'immobilizzazione è riclassificata nella specifica voce dell'attivo e sottoposta ad ammortamento.

Le immobilizzazioni immateriali si riferiscono, per euro 4.902.247, a migliorie su beni di terzi, relative a lavori di manutenzione straordinaria su beni del demanio marittimo. Esse ammontano ad euro 52.715.510, in flessione del 75,61 per cento rispetto al dato del precedente esercizio.

Le immobilizzazioni materiali, consistenti nell'acquisizione di nuovi impianti e strutture, presentano l'incremento del 91,61 per cento ed ammontano ad euro 909.937.194, di cui il dato più rilevante è inerente alle immobilizzazioni in corso e acconti, cioè alle opere infrastrutturali portuali. In occasione dell'inventario fisico si è proceduto alla valorizzazione a valore venale residuo dei beni mobili esistenti; per questo motivo sono stati eliminati dalle scritture contabili i valori storici netti reiscrivendosi i valori di mercato dei beni mobili nello stato di usura esistente. È derivata una minusvalenza di euro 37.512,43 iscritta a conto economico tra gli oneri straordinari.

L'Ente ha chiarito (nota del 5 novembre 2024) che sono state apportate alcune riclassifiche su voci che l'Autorità portuale di Salerno esponeva in maniera differente rispetto alla Autorità portuale di Napoli. Il riferimento è soprattutto alla manutenzione strutturale dei sedimi portuali, appartenenti al demanio marittimo, che sono stati ricollocati tra le immobilizzazioni materiali.

In base al principio "arconet" (Allegato 4/3, punti 6.1.1 e 9.3 ATTIVO lett. b), infatti, gli immobili e terreni di terzi a disposizione vanno iscritti nei conti d'ordine, salvo i casi in cui l'ente non abbia diritti reali perpetui su tali beni; in quest'ultimo caso vanno appostati tra le immobilizzazioni. Le migliorie vanno iscritte tra le immobilizzazioni immateriali e ammortizzate nel periodo più breve tra quello in cui le migliorie possono essere utilizzate (vita utile residua dell'immobile) e quello di durata residua. Nel caso in cui le migliorie e le spese incrementative siano separabili dai beni di terzi di cui l'ente si avvalga (ossia possano avere una loro autonoma funzionalità), le migliorie sono iscritte tra le immobilizzazioni materiali nella specifica categoria di appartenenza.

I valori sono iscritti al netto degli ammortamenti; i relativi fondi, come indicato nella nota integrativa, si attestano ad euro 83.212.231 (materiali) e ad euro 18.309.984 (immateriali). La maggiore consistenza dei fondi di ammortamento (materiali, immateriali, manutenzioni) è di euro 101.522.216 (rispettivamente, euro 28.473, euro 97.880 ed euro 101.395.863, iscritti al conto economico).

Le immobilizzazioni finanziarie sono azzerate per le dismissioni delle partecipazioni.

I crediti evidenziano un incremento del 58,76 per cento (da euro 282.668.082 del 2021 ad euro 448.764.996 nel 2022), derivato soprattutto dall'aumento di quelli verso lo Stato ed enti pubblici (65,23 per cento), coincidente con l'ammontare dei residui attivi a fine esercizio; debiti e crediti sono, infatti, contabilizzati utilizzandosi il criterio della competenza finanziaria.

Le disponibilità liquide presso il conto corrente di tesoreria mostrano un incremento del 39,81 per cento (da euro 258.141.577 nel 2021 ad euro 360.910.772 nel 2022).

L'attivo circolante evidenzia l'incremento del 49,72 per cento, assestandosi ad euro 809.675.768.

Il totale dell'attivo, nel 2022, risulta pari ad euro 1.772.328.472 del 43,88 per cento maggiore di quello del precedente esercizio 2021, pari ad euro 1.231.843.015, per effetto degli incrementi delle immobilizzazioni, dei crediti e delle disponibilità liquide.

9.5.2 Passività

Nella seguente tabella è esposto il passivo patrimoniale.

Tabella 28 - Stato patrimoniale passivo

Passivo	2021	2022	Variazione assoluta	Variazione %
Patrimonio netto				
Fondo di dotazione	1.158.340	1.158.340	0	0
Riserve obbligatorie e derivanti da leggi	63.106.558	63.106.558	0	0
Riserve facoltative	41.533.769	41.533.769	0	0
Riserve da arrotondamento	18	18	0	0
Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	104.927.052	118.149.297	13.222.245	12,60
Avanzi (disavanzi)economici di esercizio	13.222.245	1.211.602	-12.010.643	-90,84
Totale patrimonio netto	**223.947.982**	**225.159.584**	**1.211.602**	**0,54**
Contributi in conto capitale	**0**	**0**	**0**	**0**
Fondi per rischi ed oneri				
altri rischi ed oneri futuri (fondo svalutazione crediti)	10.724.436	8.673.068	-2.051.368	-19,13
altri (depositi cauzionali, cessione di immobilizzazioni tecniche)	266.780	0	-266780	-100
Totale fondi per rischi ed oneri	**10.991.216**	**8.673.068**	**-2.318.148**	**-21,09**
Trattamento di fine rapporto	**1.765.945**	**1.869.074**	**103.129**	**5,84**
Residui passivi				
debiti verso fornitori	369.893.798	689.754.928	319.861.130	86,47
debiti tributari	687.633	457.217	-230.415	-33,51
debiti verso istituti di prev. e sicurezza sociale	39.782	149.295	109.513	275,28
debiti diversi	3.135.748	2.062.902	-1.072.846	-34,21
Totale residui passivi	**373.756.961**	**692.424.342**	**318.667.382**	**85,26**
Ratei e risconti				
Ratei passivi	0	0	0	0
Risconti passivi	621.380.911	844.202.403	222.821.492	35,86
Totale ratei e risconti	**621.380.911**	**844.202.403**	**222.821.492**	**35,86**
Totale passivo	**1.231.843.015**	**1.772.328.472**	**540.485.457**	**43,88**

Fonte: elaborazione Corte dei conti sui dati estratti dal rendiconto dell'AdSP MTC

Il patrimonio netto di euro 225.159.584 è in leggero aumento dello 0,54 per cento, per effetto dell'incremento degli avanzi economici portati a nuovo e per effetto dell'utile di esercizio 2021[49].

Il fondo rischi ed oneri (euro 8.673.068) è composto dal fondo di svalutazione crediti per euro 6.862.362 (nel 2021 pari ad euro 10.724.436) e da un fondo imposte, in relazione alle nuove disposizioni circa l'imponibilità dei canoni demaniali, di cui si è *supra* riferito, per

[49] Il valore del fondo di dotazione e delle riserve è stato determinato all'atto della costituzione della Autorità portuale di Napoli, subentrata all'ente pubblico economico "Consorzio autonomo del porto di Napoli" (ai sensi dell'art. 20, comma 6, della l. n. 84 del 1994), ed è rimasto invariato.

euro 1.810.706, importo calcolato sull'effettivo incasso dell'accertato di competenza. Per entrambi i fondi è apposto vincolo sull'avanzo di amministrazione.

Si ribadisce l'avviso di questa Sezione che sia da effettuare la congrua appostazione al fondo rischi del passivo patrimoniale delle poste per il contenzioso, in considerazione delle possibili ripercussioni, nelle ipotesi di soccombenza in giudizio, sugli equilibri di bilancio, fornendosi ogni utile informazione al riguardo nella nota integrativa.

Il fondo per il trattamento di fine rapporto, la cui movimentazione riguarda, per quanto già evidenziato, gli importi della indennità di anzianità rimasta in azienda, ammonta ad euro 1.869.074, in aumento del 5,84 per cento rispetto a quello del precedente esercizio.

I residui passivi nel 2022 (euro 692.424.342) registrano un incremento dell'85,26 per cento, sostanzialmente per l'aumento dei debiti verso fornitori di euro 319.861.130 in valore assoluto.

I risconti passivi, tra i quali sono appostate le quote di contributi ricevute per l'acquisto di immobilizzazioni materiali, che vengono progressivamente contabilizzate a conto economico in funzione dell'ammortamento del cespite cui si riferiscono, registrano, anch'essi, un incremento del 35,86 per cento, con l'aumento in valore assoluto di euro 222.821.492.

10. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169, che ha integrato e modificato la l. n. 84 del 1994, ha istituito le Autorità di sistema portuale, quali nuovi enti di coordinamento della gestione dei porti di rilievo nazionale, destinati a sostituire, con circoscrizioni territoriali di competenza più ampie e perciò in numero minore, le precedenti Autorità portuali.

Sulla base delle disposizioni della riforma, l'Autorità portuale di Napoli e quella di Salerno sono confluite nella Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, che comprende quindi i porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia. Il Presidente, attualmente in carica, è stato nominato il 1° febbraio 2021 per la durata di un quadriennio; il 31 marzo 2021 è stato ricostituito il Comitato di gestione dell'AdSP.

Gli impegni per gli organi, che ammontano ad euro 315.363 (euro 321.067 nel 2021), evidenziano leggera flessione dell'1,78 per cento; la spesa per il personale evidenzia complessivamente una riduzione da euro 10.584.132 del 2021 ad euro 9.857.728 nel 2022, soprattutto per la diminuzione dell'11,35 per cento delle spese per emolumenti fissi al personale dipendente, ridotto di due unità.

Con il d.m. n. 330 del 13 agosto 2021 è stato approvato il "programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr)" per l'importo stanziato di 2.860 mln (di cui al d.l. n. 59 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 101 del 2021).

L'AdSP ha comunicato di essere destinataria esclusivamente dei fondi di cui al Piano nazionale per gli investimenti complementari, per il quale sono previsti cinque interventi per il porto di Napoli, per un totale di 241 mln e cinque interventi per il porto di Salerno, per un totale di euro 120.000.000. L'anticipo erogato, complessivamente, rappresenta il 44,18 per cento del totale di quanto previsto per la realizzazione dei dieci interventi.

La concessione decennale (decorrente dal 1° gennaio 2004), per la gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete, con le relative manutenzioni, di fornitura idrica alle navi e in rada, ai concessionari e agli utenti, è scaduta il 31 dicembre 2013. La società ha continuato la gestione senza interruzione.

La Sezione ribadiva nel precedente referto l'indifferibilità della individuazione del gestore del servizio idrico nell'area portuale, sottolineando anche come la prosecuzione *sine titulo*

di un rapporto concessorio per almeno nove anni dopo la scadenza dello stesso alle stesse condizioni inizialmente stabilite (2004) rappresentasse un'anomalia rilevante.
Aggiungeva, in termini generali, che lo svolgimento di un servizio di interesse economico generale in regime concessorio, anche attraverso la gestione di una infrastruttura, potrebbe determinare effetti distorsivi della concorrenza.
Questa Sezione riteneva necessario ed urgente l'affidamento del servizio sulla base delle vigenti disposizioni normative sui contratti pubblici, visto il protrarsi dei tempi per il subentro del gestore del servizio idrico integrato.
Nel corso dell'istruttoria per il presente referto, l'AdSP ha comunicato che, nell'ambito del tavolo tecnico instaurato con l'azienda speciale Acqua Bene Comune (ABC) è stato definito il protocollo d'intesa per la disciplina del subentro nella gestione del servizio idrico integrato. Tale documento, promosso dall'Ente idrico campano e approvato dall'AdSP con delibera presidenziale n. 14 del 26 gennaio 2024, è stato sottoscritto in data 23 febbraio 2024.
Come evidenziato nel precedente referto di questa Sezione, con riferimento alla stazione marittima di Mergellina nell'informativa del 30 marzo 2023 l'AdSP aveva comunicato la sussistenza di una concessione per il collegamento veloce con le isole del golfo, in atto dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2021. L'AdSP aggiungeva che la concessione aveva «*ad oggetto "il mantenimento di un pontile di mq 235 adibito all'ormeggio di aliscafi, una zona scoperta di m. 210 per il transito passeggeri, due prefabbricati, rispettivamente di mq 8 e mq 10 adibiti a biglietterie, una duplice tubazione collegata a due serbatoi metallici interrati di mq 15 posti sul suolo comunale (…) destinato all'esercizio delle proprie linee di navigazione nonché punto di informazione turistica*"».
L'Ente ha poi evidenziato (nota 27 settembre 2023) che la stessa concessione è stata prorogata ai sensi del citato d.l. n. 34 del 2020 e ss.mm.ii., fino al 31 dicembre 2023. Successivamente ha fatto presente (nota del 20 maggio 2024) che, a seguito di istanza di rinnovo/rilascio della società già titolare di concessione, scaduta il 31 dicembre 2023, è stata indetta una conferenza di servizi "*avente ad oggetto un preliminare esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti facenti capo a diverse amministrazioni*", al fine di verificare la "*conformità dei beni alle prescrizioni urbanistiche e paesaggistiche attualmente vigenti*", ed "*alla strumentalità rispetto alla programmazione delle linee di navigazione in partenza per il porto sussidiario di Mergellina*". L'Ente ha poi specificato (note del 10 settembre 2024 e dell'11

ottobre 2024) essere in corso di validità una concessione provvisoria, ai sensi dell'art. 10 del d.p.r. n. 328 del 1952, rilasciata alla indicata società, già titolare di precedenti concessioni, fino al 31 dicembre 2024. Il rilascio è stato disposto per il periodo decorrente dal primo gennaio 2024 "*e fino alla data di conclusione del procedimento per l'assentimento in concessione del bene e comunque non oltre il 31.12.2024*", "*nelle more della pubblicazione dell'avviso avente ad oggetto il rinnovo quadriennale del titolo - che dovrà necessariamente recepire gli esiti della conferenza di servizi* - …".

Nel corso dell'istruttoria è emerso che il rilascio della concessione provvisoria non è stato preceduto dall'acquisizione della autorizzazione del Mit, richiesta dall'art. 10 del citato d.p.r. n. 328 del 1952.

Si richiamano, in tema di pubblicità degli avvisi ai sensi dell'art. 18 del regolamento della navigazione marittima, le disposizioni del d. m. 28 dicembre 2022, n. 202, escluse dall'inapplicabilità secondo l'art. 10 ("Norme transitorie e finali") dello stesso decreto.

Nel fondo rischi ed oneri, appostato nello stato patrimoniale, è iscritto il fondo svalutazione crediti verso clienti, sulla base dell'apprezzamento delle possibilità di realizzo e, in relazione al medesimo fondo crediti, è apposto vincolo sull'avanzo di amministrazione.

Nella precedente relazione si è evidenziato come l'AdSP abbia ritenuto, invece, "stante l'estrema aleatorietà delle vicende giudiziarie", di non iscrivere alcun accantonamento al fondo rischi del bilancio patrimoniale per il contenzioso pendente, ritenendo sufficienti le esposizioni, a preventivo e a consuntivo, nel bilancio finanziario (spese liti, arbitrati, risarcimenti e accessori) e tra i costi di esercizio del bilancio economico patrimoniale (oneri diversi di gestione).

Si ribadisce l'avviso di questa Sezione che sia da effettuare la congrua appostazione al fondo rischi del passivo patrimoniale, in considerazione delle eventuali ripercussioni, nelle ipotesi di soccombenza in giudizio, sugli equilibri di bilancio, fornendosi ogni utile informazione al riguardo nella nota integrativa.

Il risultato finanziario di competenza assume segno negativo; esso ammonta ad euro 55.948.292, diminuito di euro 117.226.055 rispetto al dato del precedente esercizio 2021, quando si era registrato l'avanzo di euro 61.277.763. Tale squilibrio è dovuto al saldo negativo della parte capitale di euro 72.595.509, determinato dai maggiori impegni per opere infrastrutturali. Il saldo di parte corrente è positivo per euro 4.795.075.

L'avanzo di amministrazione, di euro 117.251.426, è in flessione del 29,81 per cento (euro 167.052.698 nel 2021), a causa del saldo della gestione dei residui, negativo per euro 243.659.346.

Al 31 dicembre 2022 i residui attivi ammontano ad euro 448.764.996, con l'incremento del 58,76 per cento rispetto al precedente esercizio; i residui passivi sono in aumento dell'85,26 per cento, pari ad euro 692.424.342.

Pur preso atto dell'attività svolta dall'AdSP al fine di ridurre i residui con azioni di recupero e di cancellazioni dei residui insussistenti, persiste un'ingente entità di residui attivi e passivi a fine esercizio 2022, riguardanti soprattutto il conto capitale.

Questa Sezione ribadisce l'invito all'Ente a perseguire l'obiettivo di una più efficace gestione, adottando misure organizzative idonee ad evitare la permanenza di così elevati importi.

Va anche confermato che l'osservanza delle regole di corretta imputazione di accertamenti e impegni (artt. 26 e 31 del citato d.p.r. n. 97 del 2003), che prevedono le iscrizioni agli esercizi finanziari delle sole obbligazioni giuridicamente perfezionate attive e passive, in conformità al principio di competenza finanziaria, consentirebbe il ridimensionamento della notevole mole di residui presenti in contabilità, e quindi la rappresentazione reale dei risultati di amministrazione.

Il risultato economico ammonta ad euro 1.211.602 e si presenta in forte flessione (euro 13.235.045 nel 2021), per effetto del saldo della gestione straordinaria (euro -12.796.810 nel 2022; euro 4.300.956 nel 2021), dovuto soprattutto agli ammortamenti dei costi delle migliorie apportate per effetto delle manutenzioni straordinarie (euro 101.395.863), correlati al completamento delle opere.

Il patrimonio netto di euro 225.159.584 è in leggero aumento dello 0,54 per cento, per il modesto apporto dell'utile di esercizio.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

