CORTE DEI CONTI - SEZ_CE - SEZENTI - 0005596 - Uscita - 23/12/2024 - 09:57

Doc XV, n. 327

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 Settentrionale, 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

MANUELA ARRIGUCCI
CORTE DEI CONTI
20.12.2024 18:29:51 GMT+02:00

Camera dei Deputati
ARRIVO 23 Dicembre 2024
Prot: 2024/0002175/TN

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

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Determinazione del 10 dicembre 2024, n. 168



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Relatore: Consigliere Antonio Agostini

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:

dott.ssa Alessandra Manetti

Determinazione n. 168/2024

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 10 dicembre 2024;

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

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

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

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

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

visto il rendiconto generale dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale, relativo all'esercizio finanziario 2022, con le annesse relazioni degli organi amministrativi e del Collegio dei revisori dei conti, tutti trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Antonio Agostini e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale per l'esercizio 2022;

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

CORTE DEI CONTI

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale per l'esercizio 2022 dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale, corredato delle relazioni dell'organo amministrativo e di revisione e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il predetto esercizio.

RELATORE
Antonio Agostini
f.to digitalmente

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
f.to digitalmente

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

INDICE

PREMESSA 1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO 2
1.1 Quadro normativo 2
2. INTERVENTI CONNESSI AL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (Pnrr) 11
3. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO 15
4. PERSONALE 18
4.1 Assetto organizzativo 18
4.2 Pianta organica e consistenza del personale 19
4.3 Anticorruzione e trasparenza - valutazione della *performance* amministrativa 21
4.4 Costo del personale 22
4.5 Incarichi di studio e consulenza 26
5. CONTENZIOSO 27
6. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE 29
6.1 Documento di programmazione strategica di sistema 29
6.2 Piano Regolatore portuale (Prp) 30
6.3 Piano operativo triennale (Pot) 31
6.4 Programma triennale delle opere 32
7. ATTIVITÀ 33
7.1 Attività promozionale 33
7.2 Servizi di interesse generale 34
7.3 Attività negoziale 39
7.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione 41
7.5 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo 47
7.6 Traffico portuale 52
7.6.1 Traffico merci 52
7.6.2 Traffico passeggeri 53
8. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE 54
8.1 Dati significativi della gestione 54

8.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate 55
8.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui 61
8.4 Il conto economico 64
8.5 Lo stato patrimoniale 66
8.6 Partecipazioni societarie 71
9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 77

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – Pnrr/Pnc Risorse assegnate, trasferite e pagate al 30-06-2024 13
Tabella 2 – Impegni per gli organi dell'AdSP MTS 16
Tabella 3 - Dotazione organica e consistenza del personale dell'AdSP (2022-2021) 20
Tabella 4 - Disaggregazione spesa per il personale dell'AdSP (2022-2021) 23
Tabella 5 - Costo unitario medio 2022 (incluso il Segretario generale) 24
Tabella 6 - Costo unitario medio 2021 (incluso il Segretario generale) 24
Tabella 7 – Importi attribuiti a titolo di premio nel 2022 e raffronto con il 2021 25
Tabella 8 – Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia nel 2022 40
Tabella 9 - Opere infrastrutturali nei porti della AdSP 45
Tabella 10 – Darsena Europa 46
Tabella 11 - Entrate per canoni dell'AdSP (2022-2021) 50
Tabella 12 - Traffico merci complessivo dell'AdSP 2022 - 2021 (in tonnellate e teu) 52
Tabella 13 - Traffico merci complessivo disaggregato per i porti della AdSP (in tonn. e teu) (2022-2021) 52
Tabella 14 - Traffico passeggeri dell'AdSP (unità)(2022-2021) 53
Tabella 15 – Risultati della gestione dell'AdSP 2022 55
Tabella 16 – Rendiconto finanziario (dati aggregati) dell'AdSP 2022 56
Tabella 17 - Rendiconto gestionale dell'AdSP 2022 57
Tabella 18 - Situazione amministrativa dell'AdSP 2022 62
Tabella 19 - Analisi dei titoli dei residui dell'AdSP 2022 63
Tabella 20 - Conto economico dell'AdSP 2022 65
Tabella 21 - Stato patrimoniale dell'AdSP (2022) 67
Tabella 22 – Provvedimenti di revisione periodica delle partecipazioni – (2017-2022) 72
Tabella 23 - Società partecipate dell'AdSP – (2022-2021) 72
Tabella 24 – Società indirettamente partecipate tramite Interporto Toscano A. Vespucci s.p.a. 76

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione relativa all'esercizio finanziario 2022 della AdSP del Mar Tirreno settentrionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo, successivamente intervenute.
Il precedente referto della Sezione è stato approvato con determinazione n. 94 del 7 settembre 2023 e pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 127.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1 Quadro normativo

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 è significativamente intervenuto sulla previgente legislazione in materia portuale, modificando gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani con l'istituzione delle Autorità di sistema portuale, di seguito AdSP, nuovi enti pubblici non economici, destinati a sostituire le Autorità portuali preesistenti, anch'essi dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

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

L'operatività dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale - nella quale, a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 169 del 2016, sono confluite le Autorità portuali di Livorno e di Piombino, unitamente ai porti da esse dipendenti, (Portoferraio, Rio Marina e Cavo) - ha avuto effettivo inizio con la nomina del Presidente, avvenuta con il d.m. 13 marzo 2017, n. 84.

Il quadro normativo di riferimento ha già formato oggetto di dettagliata esposizione nei precedenti referti ai quali si fa qui rinvio per gli aspetti generali.

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

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

logistiche). In tale sede, il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale prevede investimenti per complessivi 2.860 milioni, riferibili al Piano nazionale per gli investimenti complementari, ripartiti con il decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims) del 13 agosto 2021, n. 330. Della specifica destinazione di tali risorse si dà conto nel successivo capitolo 2.

La descritta cornice legislativa è stata ulteriormente innovata dal decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto "decreto trasporti", convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, che ha apportato una mirata semplificazione e razionalizzazione in materia di programmazione strategica di sistema.

Tale decreto ha introdotto procedure dichiaratamente più snelle, rispondenti allo scopo di favorire una programmazione aggiornata e maggiormente coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Sono stati sostanzialmente semplificati gli strumenti di programmazione, ora individuati essenzialmente nel Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) e nel Piano regolatore portuale (Prp). Ed ai fini dell'attuazione del regolamento (Ue) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019 è, altresì, prevista l'istituzione di un sistema di interfaccia unica marittima europea, insieme ad un funzionale ammodernamento della componente informatica, anche al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza più adeguate al sensibile sistema.

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

Nel contesto, va considerato anche che l'articolo 6, comma 11, della Legge nr. 84 del 1994 e ss.mm.ii., pur stabilendo che "Le Autorità di sistema portuale non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse", al contempo prevede che "con le modalità e le procedure di cui all'articolo 15 della

legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, …. può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche" e "assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214." Laddove quest'ultimo articolo 46 della Legge nr. 214 del 2011 prevede specificamente che "1. Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retroportuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici che intervengono, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie. 2. Le attività di cui al comma 1 devono realizzarsi in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa comunitaria, avendo riguardo ai corridoi transeuropei e senza causare distorsione della concorrenza tra i sistemi portuali."

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

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

- con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 500 in data 14 dicembre 2021 sono state aggiornate le misure unitarie dei canoni relativi alle concessioni demaniali marittime per l'anno 2022, applicando l'aumento del 7,95 per cento alle misure unitarie dei canoni determinati per il 2021;
- con decreto del 30 dicembre 2022 v'è stato un ulteriore adeguamento del suddetto

canone, pari al +25.15 per cento alle misure unitarie dei canoni determinati per il 2022.

- successivamente, il decreto del 7 dicembre 2023 del Mims, recante gli aggiornamenti relativi all'anno 2024 delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime, ha stabilito che tali canoni annui sono previsti, per l'anno 2024, applicando la riduzione del 4,5 per cento alle misure unitarie dei canoni determinati per l'anno 2023.

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

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

Per quanto riguarda la *vexata questio*, già messa in evidenza nei precedenti referti, relativa agli aiuti di Stato alterativi della concorrenza che le AdSP avrebbero ricevuto sotto forma di esenzione dalla tassazione concludendo nel senso che la decisione (Ue) 2021/1757 della Commissione, del 4 dicembre 2020, relativa al regime di aiuti SA.38399 – 2019/C (ex 2018/E) – Tassazione dei porti in Italia, cui l'Italia ha dato esecuzione (Aiuto di Stato causa T 166/21), va sottolineato che la notoria vicenda si è evoluta con la recente sentenza del Tribunale Ue, depositata il 20 dicembre 2023, che ha deciso sul ricorso delle predette AdSP, volto all'annullamento della citata decisione della Commissione.

Come noto, la predetta decisione della Commissione aveva censurato l'esenzione dall'imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali, richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme Ue in materia di aiuti di Stato a partire dal 1° gennaio 2022, divenendo, tuttavia, oggetto di impugnativa da tutte le AdSP davanti al Tribunale europeo, mediante il citato ricorso del 29 marzo 2021, ai sensi dell'art. 256 del Trattato e dell'art. 51 dello statuto della Corte di giustizia europea.

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

Nella sostanza, il Tribunale dell'Unione europea conferma il principio che non è lecita l'esenzione dei redditi delle AdSP nazionali, salvo quelli generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994, in quanto corrispondenti all'esercizio di funzioni statali, consentendo di ritenere valido l'intervento di adeguamento legislativo già operato con l'articolato disposto normativo di cui all'art. 4 *bis* del decreto-legge n. 68 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, che ha arricchito di nuovi commi l'art. 6 della legge quadro sui porti. Disposizioni, queste ultime, che già ante sentenza erano intervenute per stabilire che le AdSP sono soggette in via di principio ad imposizione fiscale reddituale *ex* art. 73 del d.p.r. 22 dicembre 1986, n. 917 (Testo unico delle imposte sui redditi – Tuir), annoverando tuttavia fra le entrate tassabili unicamente quelle qualificabili come ricavi commerciali, con esclusione di quelle prelevate autoritativamente, cioè nell'esercizio di attività pubblicistica (tassa di ancoraggio, tasse portuali, tasse connesse alle autorizzazioni di attività portuali).

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

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

In base al comma 9 *quater*, infine, anche i canoni percepiti dalle AdSP per le concessioni demaniali sono stati ricondotti al reddito imponibile, anche se sotto forma di 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.

Per quel che riguarda specificamente le entrate da tassazione si demanda ad un decreto del Mims, di concerto con il Mef, ancora oggi non emanato, la determinazione dei "limiti minimi

e massimi" delle varie tipologie di prelievi e dei "criteri per la determinazione degli stessi", lasciando alle AdSP l'incombenza di fissare i vari importi all'interno di tali limiti, destinandoli "alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi [...]."

Il comma 2 dello stesso art. 4 *bis* prevede, inoltre, che le disposizioni di cui si è detto abbiano decorrenza retroattiva dal 1° gennaio 2022, come richiesto dalla Commissione europea. Vengono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.

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

Al fine del raggiungimento dell'uniformità del rilascio, il successivo comma 2 prevede l'emanazione, entro novanta giorni dalla data della entrata in vigore della legge (27 agosto 2022), di un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che - nel rispetto del principio di concorrenza - definisca i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata,

l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, l'individuazione di limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari. Si rammenta, in proposito, che la precedente formulazione della norma si limitava a demandare ad un decreto ministeriale (peraltro mai emanato) la definizione di idonee forme di pubblicità in materia di affidamento delle concessioni delle aree demaniali.

Nel contesto, va evidenziato che il regolamento attuativo di cui all'art. 5, c. 2 della l. 5 agosto 2022 n. 118 è stato emanato con decreto del Mims, di concerto con il Mef, del 28 dicembre 2022, n. 202, entrato in vigore il 15 gennaio 2023, avente ad oggetto: "Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine." Con l'emanazione di tale decreto si è colmata una lacuna normativa in un settore fortemente strategico, che richiede regole certe e condivise, fin dalla legislazione del 1994 e ora anche obiettivo di Pnrr. In tale ambito risalta, per rilevanza ed impatto, in tema di canoni concessori, quanto stabilito dall'art. 5 che, circa i criteri di determinazione del canone, stabilisce che ciascuna Autorità di sistema portuale individua con proprio regolamento i criteri per la definizione dei canoni demaniali da applicare nei singoli porti dalla stessa amministrati, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti e agli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti, annualmente rivalutati sulla base degli indici Istat, secondo la modalità prevista dall'articolo 4 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494. Si prevede, altresì, che tali canoni demaniali sono costituiti da una componente variabile stabilita mediante l'applicazione, al piano economico–finanziario del concessionario, di indicatori del livello di efficienza produttiva, energetica e ambientale dell'attività, nonché della qualità dei servizi offerti anche in termini di promozione e di sviluppo dell'intermodalità. Significativo appare, al riguardo, il dettato del comma 4 che stabilisce che ai fini dell'applicazione dell'indicatore di cui sopra, nonché dell'esercizio dell'attività di verifica da parte dell'autorità concedente ai sensi dell'articolo 9, i concessionari provvedono alla tenuta di specifica contabilità in base ai criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti con la delibera 30 maggio 2018, n. 57. In quest'ottica, dunque, appare rafforzato il ruolo di intervento di quest'ultima Autorità indipendente in materia di concessioni portuali, anche per quanto concerne la definizione degli schemi di atto di regolazione concernenti le "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio

pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214" , nonché ai criteri di carattere generale, agli indicatori e livelli minimi di qualità nei contratti di servizio, di accessibilità commerciale, di accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico, e di qualità ambientale.

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

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

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

Infine, va rilevato che la cennata cornice legislativa, con particolare riferimento al menzionato cd. decreto trasporti, è stata successivamente incisa dalla giurisprudenza costituzionale, avendo l'Alta Corte, con la sentenza 26 gennaio 2023, n. 6, dichiarato la illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-*septies*, lettera a), d.l. n. 121 del 2021, introdotto, in sede di conversione, dalla l. n. 156 del 2021, nella parte in cui:

- sostituendo l'art. 5, comma 1, della l. n. 84 del 1994, non prevedeva che il Dpss fosse accompagnato da una relazione illustrativa recante la descrizione dei criteri seguiti nel prescelto assetto del sistema e gli indirizzi per la futura pianificazione;
- sostituendo l'art. 5, comma 1-*bis*, della l. n. 84 del 1994, prevedeva l'approvazione del Dpss da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in difetto di una concertazione, da realizzare nella forma dell'intesa, con la regione territorialmente interessata;

- sostituendo l'art. 5, comma 1, lett. b, seconda parte, della l. n. 84 del 1994 nella parte in cui prevedeva che il Dpss individuasse gli ambiti portuali ricomprendendovi, oltre alla circoscrizione territoriale dell'AdSP, "*le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale*".

La Corte costituzionale ha, altresì, dichiarato illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-*septies*, lettera a), d.l. n. 121 del 2021, introdotto, in sede di conversione, dalla l. n. 156 del 2021, nella parte in cui ha inserito il comma 1-*septies* nell'art. 5 della l. n. 84 del 1994 in base al quale: "*Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS*".

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

Il quadro generale di riferimento va aggiornato anche con riguardo alle disposizioni di semplificazione, nonché alle norme ed ai provvedimenti attuativi emanati in connessione con la programmazione straordinaria confluita nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), e nel Programma a carico dei fondi complementari (Pnc).

Il Pnrr, come detto, attribuisce particolare rilievo al settore dei porti, accentuandone la connotazione quale asset della politica della mobilità e dedicando ad esso un intero ambito (componente 2 - intermodalità e logistica integrata) della Misura 3 (infrastrutture per una mobilità sostenibile) - e prevedendo apporti finanziari significativi, pari a 270 milioni di euro a carico dei fondi europei, per la sostenibilità ambientale dei porti stessi (c.d. programma *Green Ports*[1]).

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

In generale, per gli anni dal 2021 al 2026, sono state assegnate, a valere sul Pnc, risorse per complessivi 30.622,46 milioni, di cui al settore portuale sono stati destinati complessivi 2.860 milioni. Il decreto Mims del 13 agosto 2021, n. 330 ha ripartito tra tutte le AdSP l'importo complessivo di 2.835,63 milioni utilizzabili dal 2021 al 2026. Nel dettaglio, il pacchetto di risorse è così ripartito: gli interventi per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici ammontano a 1,47 miliardi, quelli per l'aumento selettivo della capacità portuale sono pari a 390 milioni, quelli per l'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale ammontano a 250 milioni, gli interventi per l'efficientamento energetico a 50 milioni. Particolarmente importanti per la riduzione delle emissioni inquinanti e per la sostenibilità ambientale sono i progetti per l'elettrificazione delle

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

banchine (*cold ironing*) per i quali è previsto uno stanziamento di 675,5 milioni.

In tale contesto, il citato decreto Mims ha assegnato all'AdSP del Mare Tirreno settentrionale 77,5 milioni per le opere di elettrificazione delle banchine in tutti i porti (*cold ironing*)[2]. L'AdSP ha comunicato in data 9 novembre 2021 di aver sottoscritto il relativo accordo procedimentale con il Ministero.

Le attività di monitoraggio e rendicontazione previste dall'accordo procedimentale sono state svolte attraverso la Piattaforma Mop della banca dati delle pubbliche amministrazioni Bdap, nonché dando opportuno e tempestivo riscontro alle richieste inviate dal Mims sullo stato di attuazione e attraverso le relazioni quindicinali di avanzamento.

L'AdSP del Mar Tirreno settentrionale è soggetto attuatore di 18 progetti per complessivi euro 147.804.893 (compresa la componente di autofinanziamento), di cui 16 relativi alla missione M3, componente 2 e 2 progetti relativi alla missione M2, componente 1. Di tali progetti 14 sono finanziati dal Pnrr per un importo di circa 42,4 milioni e 4 dal Pnc per 77,5 milioni.

I 4 progetti finanziati dal Pnc, come già detto riguardano l'elettrificazione delle banchine nei porti della circoscrizione portuale. L'AdSP ha comunicato che si trovano tutti in fase di progettazione esecutiva e di aver raggiunto finora tutti gli obiettivi fissati al 30 giugno 2024. Le somme trasferite a valere sul Pnc ammontano a euro 41.183.761.

Per quanto riguarda i 14 progetti finanziati dal Pnrr, 11 rientrano nel progetto *Green Ports,* per un ammontare complessivo di 21.383.000, cui si aggiungono fondi propri dell'AdSP per 18.788.651 euro, per un totale delle risorse destinate ai predetti progetti di euro 40.171.651 .

Per 5 di questi progetti, lo stato di avanzamento indica per 2 progetti la conclusione del progetto definitivo, per altri 2 la conferenza dei servizi decisoria, per il quinto la predisposizione del capitolato e del bando di gara.

Per quanto riguarda gli altri 6 progetti *Green ports*, il cui accordo di finanziamento con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (Mase) risale al 31 dicembre 2022, tre risultano in esecuzione, per uno è stato predisposto il capitolato e il bando di gara, uno risulta in fase di aggiudicazione e per un altro c'è la progettazione esecutiva. Il progetto di ricerca per la realizzazione di un natante ad idrogeno in collaborazione con le AdSP del Mar Adriatico

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

settentrionale e del Mar Adriatico orientale risulta finanziato per ciascuna AdSP, per lo stesso importo di 1.916.000 euro. È stato predisposto il capitolato e il bando di gara.

Ai progetti G*reen ports* si aggiunge un progetto approvato con d.m. Mims n. 48 del 28 febbraio 2024, finalizzato allo sviluppo e all'implementazione dei servizi *Port community system* (Pcs) per l'interoperabilità con le pubbliche amministrazioni e la Piattaforma logistica digitale nazionale (Pln). Il progetto, per un importo complessivo di euro 1.569.491, è finalizzato per euro 1.000.000 dal Pnrr e per euro 569.491 da risorse dell'AdSP. Al 30 giugno 2024 risultava in esecuzione. Gli ultimi due progetti, relativi alla missione M2, componente C1 (Agricoltura sostenibile ed economia circolare), risultano approvati tra luglio e agosto 2023, per un importo a valere sul Pnrr di euro 10 mln ciascuno, più euro 8.563.751 complessivi, a valere su fonti proprie. Si tratta di progetti di ammodernamento delle infrastrutture portuali per il miglioramento dell'accessibilità della filiera agroalimentare e per l'efficientamento di quella del freddo nel porto di Livorno. Per entrambi è in corso la progettazione definitiva + esecutiva.

Le somme finora complessivamente trasferite all'AdSP a valere sui finanziamenti Pnrr /Pnc ammontano a 43.389.234 euro. I pagamenti complessivamente effettuati dall'AdSP alla data del 30 giugno 2024, ammontano al modesto importo di euro 2.265.515.

Di seguito una tabella che espone quanto sopra evidenziato:

Tabella 1 – Pnrr/Pnc Risorse assegnate, trasferite e pagate al 30-06-2024

Autorità di sistema portuale (AdSP)	Missione	n. progetti	risorse PNRR	risorse PNC	Risorse proprie Autofin.to	totali risorse	%PNRR+PNC su tot. Risorse	Risorse trasferite	Pagate
AdSP Mar Tirreno Settentrionale	M3C2	12	22.383.000	0	19.358.142	41.741.142	54	2.205.473	246.444
	M3C2	4		77.500.000	0	77.500.000	100	41.183.761	1.557.791
	M2C1	2	20.000.000	0	8.563.751	28.563.751	70	0	461.280
TOTALE		**18**	**42.383.000**	**77.500.000**	**27.921.893**	**147.804.893**	**71**	**43.389.234**	**2.265.515**

Fonte: AdSP – monitoraggio al 30.06.2024

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

3. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

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

Il Presidente, in base all'art. 8 della citata legge n. 84 del 1994, è nominato dallo stesso Ministro, d'intesa con il Presidente della Regione, e viene scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

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

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

Il Presidente in carica nell'esercizio in esame è stato nominato con d.m. del 4 marzo 2021, n. 88, per la durata di un quadriennio, a decorrere dal 14 marzo 2021.

Gli obiettivi dell'azione presidenziale, da tenere in considerazione per il riconoscimento della retribuzione di risultato sono stati fissati per il 2022 con direttiva ministeriale n. 28 del 4 febbraio 2022.

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

Il precedente Comitato di gestione, nella seduta del 15 settembre 2017, aveva determinato l'ammontare dei gettoni di presenza spettanti ai propri componenti nella misura massima

stabilita dal citato d.m. n. 456 del 2016, pari a euro 30 lordi a seduta.

Con decreto del Mims n. 414 del 28 ottobre 2021, è stato costituito il Collegio dei revisori dell'AdSP, per il quadriennio 2021-2025, a far data dal 15 novembre 2021.

Nelle more dell'adozione del decreto interministeriale di determinazione dei compensi, ai sensi dell'art.13, c.2 del decreto legislativo n.169 del 2016, il trattamento economico del Presidente e dei componenti del Collegio dei revisori delle AdSP è stato determinato sulla base del d.m. n. 412 del 2009, prendendo a riferimento l'intero ammontare del compenso spettante ai Presidenti delle Autorità[3].

Con d.p.c.m. 23 agosto 2022, è stato adottato il "Regolamento in attuazione dell'articolo 1, comma 596, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 in materia di compensi, gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai componenti gli organi di amministrazione e di controllo, ordinari e straordinari, degli enti pubblici". Questa Corte si riserva di monitorare l'attuazione del regolamento predetto, tenendo presente che esso troverà applicazione a partire dai prossimi rinnovi delle cariche.

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

Tabella 2 – Impegni per gli organi dell'AdSP MTS

Esercizio	**2021**	**2022**	**Var. %**
Presidente	230.000	230.000	0,0
Comitato di gestione	2.373	2.400	1,1
Collegio dei revisori	50.600	50.600	0,0
Trasferte organi amm.ne e controllo	2.213	7.519	239,8
Oneri previdenziali ed assistenziali	67.249	53.821	-20,0
Totali	**352.435**	**344.340**	**-2,3**

Fonte: rendiconto gestionale

Le spese per il Presidente nel 2022 non hanno subito variazioni e ammontano a euro 230.000, lo stesso importo dell'esercizio precedente. L'emolumento variabile del compenso attribuito al

[3] 8 per cento del compenso del Presidente dell'AdSP, per il Presidente del Collegio, 6 per cento per i componenti dello stesso, 1 per cento per i supplenti.

Presidente nel 2022, ma riferito al 2021, è stato pari a euro 60.000, in misura pari all'ammontare massimo previsto dalle citate disposizioni ministeriali, di cui euro 12.500 al Presidente in carica fino al 13 marzo 2021 e 47.500 euro al nuovo Presidente, per il periodo di esercizio della funzione (14 marzo-31 dicembre 2021).

I compensi per rimborso spese missioni al Presidente ammontano a euro 7.017, incrementate rispetto al 2021.

Ai membri del Collegio dei revisori dei conti è stato corrisposto il compenso, determinato ai sensi del d.m. 18 maggio 2009, per complessivi euro 50.600 a titolo di indennità di carica, di cui euro 255 per indennità di trasferta. Sono stati inoltre operati rimborsi per spese di trasferta per euro 503 e gettoni di presenza per complessivi euro 630, contabilizzati sul capitolo dei compensi al Comitato di Gestione.

Ai membri del Comitato di Gestione nell'anno 2022 sono stati corrisposti n. 58 gettoni di presenza per complessivi euro 1.770. Non sono stati corrisposti nel 2022 importi a titolo di indennità di trasferta, né rimborsi spese a pari titolo.

Ai membri dell'Oiv è stato erogato nel 2022 il compenso di complessivi euro 27.683, contabilizzati tra le spese per beni e servizi. Non sono stati corrisposti importi a titolo di indennità di trasferta, né rimborsi spese a pari titolo.

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

4. PERSONALE

4.1 Assetto organizzativo

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

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

Con delibera del Comitato di gestione n.17 del 29 luglio 2021 è stato nominato il Segretario generale, nella persona di un dirigente dell'AdSP, per un quadriennio a decorrere dalla data di assunzione delle funzioni (1° settembre 2021).

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

Per completezza va richiamato l'articolo 11-*bis* della legge n. 84 del 1994, nel testo risultante a seguito della novella del 2016, il quale ha previsto che presso ciascuna Autorità di sistema portuale sia istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare, composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, dal Comandante del porto ovvero dei porti già sedi di Autorità di sistema portuale, nonché da rappresentanti di ciascuna delle categorie commerciali ed economiche interessate.

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

L'Organismo predetto esercita funzioni tanto di confronto partenariale, quanto consultive in

materia economico sociale, in particolare in ordine:

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

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

L'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale - in carica per un quadriennio a decorrere dalla data del suo insediamento - è stato rinnovato con provvedimento presidenziale n. 153 del 18 ottobre 2021, novellato ed integrato dai successivi provvedimenti n. 67 del 13 aprile 2022, n.100 del 9 giugno 2022, n.120 del 14 luglio 2022, n.138 del 1° settembre 2022 e n.98 del 6 luglio 2023, mediante i quali sono stati nominati e/o sostituiti alcuni componenti. Pertanto, l'Organismo di partenariato attualmente in carica è composto da ventuno membri effettivi più tre di diritto. Il ricostituito Organismo, che nel corso del 2022 si è riunito 6 volte, avrà scadenza il 18 ottobre 2025.

4.2 Pianta organica e consistenza del personale

La pianta organica dell'AdSP vigente nel 2022 è stata adottata dal Comitato di gestione con delibera n. 54 del 31 luglio 2018, è stata approvata dal Ministero vigilante in data 3 agosto 2018 e prevede 172 unità di personale, con esclusione, come detto, del Segretario generale, così ripartite:

- 11 dirigenti,
- 42 quadri
- 119 unità di vari livelli.

Nella tabella che segue è indicata, per ciascuna qualifica, la dotazione organica e il numero dei dipendenti effettivamente in servizio al 31 dicembre 2022, raffrontati con il corrispondente dato al 31 dicembre 2021, con esclusione del Segretario generale.

Tabella 3 - Dotazione organica e consistenza del personale dell'AdSP (2022-2021)

Categoria	Pianta organica ex del. n. 54 del 2018	Unità in servizio al 31/12/21[4]	Unità in servizio al 31/12/22
Dirigenti	11	9	8*
Quadro A	20	16	15
Quadro B	22	20	20
1 Liv.	41	43	44
2 Liv.	39	40	41
3 Liv.	32	16	20
4 Liv.	6	2	1
5 Liv.	1	0	0
Totale	**172**	**146**	**149**

*Il dato non comprende il S.g., considerato in aspettativa come dirigente.

Fonte: Ente

Le unità dirigenziali al 31 dicembre 2022 sono state indicate dall'AdSP in numero di 8, in quanto il S.g., nominato a luglio 2021 e in servizio dal 1° settembre 2021, è stato posto in aspettativa come dirigente e nel 2022 ha ricoperto per l'intero anno il ruolo di Segretario generale. Pertanto, la differenza effettiva rispetto alle unità al 31 dicembre 2021 è di 4 unità.

Delle 149 unità in attività al 31 dicembre 2022, 111 unità prestano servizio presso la sede di Livorno e 38 presso la sede di Piombino.

Nel corso del 2022 sono state assunte a tempo indeterminato, tramite procedure concorsuali, n. 7 unità, così ripartite: n. 1 unità di primo livello, n. 2 impiegati di secondo livello e n. 4 impiegati di terzo livello. Si è verificata la cessazione dal servizio per pensionamento di un quadro A, di 1 impiegato di secondo livello e di 1 impiegato di quarto livello.

Nel corso dell'anno 2021, per sopperire a straordinarie esigenze di lavoro di carattere sostitutivo e organizzativo, è stato fatto ricorso all'istituto della somministrazione di lavoro a tempo determinato, riguardante n. 8 unità, a fronte delle 21 unità dell'esercizio precedente.

Va dato atto, infine, del decreto del Dipartimento funzione pubblica del 30 giugno 2022, n. 132, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 209 del 7 settembre 2022 contenente il regolamento che definisce, con operatività dal 1° luglio 2022, i contenuti e lo schema tipo del Piano integrato di attività e organizzazione (Piao), nonché le modalità semplificate per gli enti con meno di 50 dipendenti. Introdotto dall'art. 6 del d. l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla legge 6 agosto

[4] L'AdSP ha precisato che la diversa distribuzione del personale tra i vari livelli al 31 dicembre 2021 rispetto all'anno precedente, è dovuta oltre che alle assunzioni/cessazioni di cui si dirà più avanti, alle progressioni verticali effettuate nel corso del 2021.

2021, n. 113, il Piao è un documento unico di programmazione e *governance* che sostituisce una serie di piani che finora le amministrazioni erano tenute a predisporre. Tra questi, i piani della *performance*, dei fabbisogni, del lavoro agile e dell'anticorruzione. L'obiettivo è la semplificazione dell'attività amministrativa e una maggiore qualità e trasparenza dei servizi pubblici.

Il Piao 2022-2024 è stato adottato con provvedimento presidenziale n. 106 del 2022; con successivi provvedimenti presidenziali n.15 del 2023 e n.14 del 2024 sono stati adottati rispettivamente il Piao 2023 - 2025 e 2024 - 2026.

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

Con delibera n. 6 del 16 marzo 2023 del Comitato di gestione è stata approvata la rimodulazione della pianta organica, effettuata nell'ambito dell'originaria consistenza numerica (n. 172 unità). Detta rimodulazione è stata approvata dal Ministero vigilante in data 3 aprile 2023.

Anche nell'anno 2022 sono state accolte le richieste avanzate da n. 9 dipendenti, di temporanea trasformazione o proroga di trasformazione del proprio contratto di lavoro a tempo pieno, in rapporto di lavoro a tempo parziale.

4.3 Anticorruzione e trasparenza - valutazione della *performance* amministrativa

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

In relazione a ciò, l'AdSP del Mar Tirreno settentrionale ha costituito una Direzione *ad hoc,* con competenze anche relative ai settori della *privacy*, del controllo interno e della formazione, tra

loro strettamente collegati, affidata al Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

L'AdSP ha approvato il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza 2021 - 2023 e il Piano 2022 - 2024, pubblicandoli sul sito *internet* dell'Ente e la relazione 2022 del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza. Dal 2023 i citati atti sono confluiti in apposita sezione del Piao 2023 - 2025 e 2024 - 2026.

Nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito *internet* dell'Ente è stata pubblicata la relazione della Corte dei conti per l'esercizio 2021, come previsto dall'art. 31 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

Per quanto attiene alla *performance* amministrativa, sul sito istituzionale risulta pubblicato il Piano della *performance* relativo all'anno 2021 e la relazione sulla *performance* 2021, validata dall'Oiv con proprio verbale del marzo 2022. I Piani successivi sono divenuti sezioni del Piao, pubblicati sul sito aziendale.

L'Oiv è stato rinnovato, a seguito di procedura selettiva pubblica, per il triennio 2022 – 2024, con provvedimento presidenziale n. 8 del 18 gennaio 2022. Il compenso erogato all'Oiv nel 2022 è pari a 27.683 euro.

4.4 Costo del personale

Il personale delle AdSP è inquadrato nel contratto collettivo nazionale di lavoro dei lavoratori dei porti. Tale contratto, rinnovato con accordo del 24 febbraio 2021, è scaduto il 31 dicembre 2023 e non ancora rinnovato.

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

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente sostenuta nel 2022, per il personale dell'AdSP, incluso il Segretario generale, con le variazioni di ciascuna voce rispetto a quella dell'esercizio precedente.

Tabella 4 - Disaggregazione spesa per il personale dell'AdSP (2022-2021)

Tipologia dell'emolumento	2021	2022	% 22/21
Emolumenti e rimborsi spese al Segretario generale	204.625	212.498	3,8
Emolumenti fissi al personale dipendente	5.409.723	5.825.892	7,7
Emolumenti variabili al personale dipendente	194.849	246.413	26,5
Indennità per trasferte*	23.686	30.870	30,3
Rimborso spese di missione	9.930	31.298	215,2
Altri oneri per il personale	255.585	291.426	14,0
Corsi di formazione obbligatoria	91.874	85.650	-6,8
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	2.371.047	2.693.316	13,6
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	20.020	20.898	4,4
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	3.230.215	3.933.917	21,8
Fondo ex art.9, c.1, l. 122/2010	744	0	-100,0
Emolumenti personale non dipendente	666.320	195.500	-70,7
Totale	**12.478.618**	**13.567.678**	**8,7**

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

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto

Le spese per il personale ammontano nel 2022 a circa 13,6 milioni, con un incremento dell'8,7 per cento rispetto ai 12,5 milioni del 2021. L'AdSP ha precisato, in nota integrativa, che gli incrementi rilevati in quasi tutte le voci di spesa del personale, sono dovuti principalmente all'incremento della presenza media del personale in servizio, escluso il S.g. (149,42 unità a fronte di 134,75 unità del 2021), a seguito delle assunzioni effettuate.

L'azzeramento della voce di spesa relativa al fondo di cui all'art. 9, c.1, della legge 30 luglio 2010, n. 122, di conversione del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, relativa al recupero degli incrementi contrattuali afferenti al biennio 2011-2012, a suo tempo erogati al personale ma ritenuti non dovuti in base a specifiche pronunce giurisdizionali, è stata determinata dall'avvenuto recupero dell'intera somma nel febbraio 2021.

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

La tabella che segue individua il costo medio unitario del personale per l'esercizio 2022, posta a raffronto con la tabella relativa all'esercizio precedente.

Tabella 5 - Costo unitario medio 2022 (incluso il Segretario generale)

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

Fonte: dati Ente

Tabella 6 - Costo unitario medio 2021 (incluso il Segretario generale)

Descrizione	Segretario Generale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	204.624	1.340.715	2.868.643	5.017.338	9.431.320
Oneri riflessi (a carico dell'Ente)	41.707	341.929	700.678	1.286.733	2.371.047
Accantonamento Tfr	14.666	92.014	200.573	323.393	630.646
Costi totali	**260.997**	**1.774.658**	**3.769.894**	**6.627.464**	**12.433.013**
Numero dipendenti	1	9	36	101	147,00
Costo medio	**260.997**	**197.184**	**104.719**	**65.618**	**84.578**

Fonte: dati Ente

Come evidenziato dal raffronto tra le due tabelle, il costo medio nel 2022 è aumentato per tutte le qualifiche, nonostante l'incremento del numero di unità in servizio. Anche il costo totale risulta incrementato per tutte le qualifiche, tranne che per i dirigenti, ridotti di una unità.

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

Tabella 7 – Importi attribuiti a titolo di premio nel 2022 e raffronto con il 2021

	ANNO 2021 – EROGATO NEL 2022			ANNO 2022 – EROGATO NEL 2023			Differenza 2022/2021
Descrizione	Personale in servizio	media premi erogati	IMPORTI	Personale in servizio	media premi erogati	IMPORTI	
Impiegati	97	6.747	654.475	106	10.167	1.077.751	423.275
Quadri	38	9.434	358.489	36	14.137	508.916	150.427
Dirigenti	8	27.358	218.864	8	28.254	226.030	7.166
Totali	143		1.231.828	150		1.812.696	
Segretario generale	2	18.725	37.450	1	42.500	42.500	5.050
Totali	135		1.269.278	151		1.855.196	585.918

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

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

Sulla base di quanto comunicato dall'AdSP, gli obiettivi 2022 al Segretario generale e ai dirigenti sono stati assegnati con provvedimento presidenziale n.97 del 2022. Tali obiettivi sono stati recepiti nel Piao 2022-2024 adottato con provvedimento presidenziale n.106 del 2022 e successivamente aggiornati con provvedimento presidenziale n.160 del 2022, sulla base degli obiettivi ministeriali. Il S.g. ha trasmesso al personale non dirigenziale, le schede con gli obiettivi da conseguire nel 2022.

Il premio per il raggiungimento degli obiettivi 2022 al S.g. è stato comunicato con provvedimento presidenziale n. 47 del 21 marzo 2023. Con provvedimento segretariale n. 49 del 21 marzo 2023 è stato trasmesso il premio per raggiungimento obiettivi al personale dirigenziale, quadro e impiegatizio.

Analoghi provvedimenti erano stati emanati nel marzo 2022 per gli obiettivi conseguiti nel 2021.

Considerato il significativo incremento sia del costo complessivo che del costo medio del personale e l'incidenza degli emolumenti in crescita del sistema premiale, si invita l'AdSP a prestare particolare attenzione e monitorare tali dinamiche, al fine di contenere gli oneri del personale.

4.5 Incarichi di studio e consulenza

Nell'esercizio in esame non sono state impegnate somme sul capitolo di bilancio relativo ad incarichi di studio e consulenze.

L'AdSP ha comunicato che sul capitolo relativo alle spese connesse al funzionamento degli uffici risultano impegnati euro 17.000 per incarichi, oggetto di affidamenti diretti, relativi a commissioni di esame per procedure di reclutamento e di mobilità del personale.

L'AdSP ha trasmesso inoltre un elenco con 16 incarichi legali per un ammontare complessivo di euro 251.783, incrementati del 48,1 per cento rispetto ai 170.000 euro del 2021.

Le modalità di affidamento dei suddetti incarichi a professionisti esterni fanno riferimento al Regolamento per gli incarichi legali adottato dall'Ente nel 2020.

5. CONTENZIOSO

L'AdSP ha trasmesso l'elenco delle vertenze in atto, distinguendo tra contenziosi amministrativi e civili. Dalla tabella fornita dall'Ente, risultano 53 contenziosi amministrativi, di cui tre definiti con sentenza favorevole all'AdSP. Per quasi tutti la valutazione del rischio effettuata dall'Ente è limitata alle sole spese legali in caso di soccombenza dell'AdSP, di importo medio quantificato in 3.000 euro. Risultano inoltre pendenti 26 cause civili, di cui tre definite nel corso del 2022, con rischio economico complessivo quantificato dall'AdSP di circa 22 milioni, più eventuali spese di lite.

Tra le questioni di maggior impatto economico per l'Ente, rientra quella riferita all'impugnazione del Regolamento per le aree demaniali del 2021, il cui accoglimento potrebbe determinare una minor entrata rispetto al preventivato. Secondo quanto affermato dall'Ente, la criticità di tale contenzioso è al momento attenuata per la riforma da parte del Consiglio di Stato, in senso favorevole per l'Amministrazione, di due sentenze emesse dal Tar Toscana su ricorsi di altrettante società per l'annullamento del medesimo Regolamento. Permane tuttavia un margine di incertezza in relazione alla differenziazione delle questioni sollevate nel ricorso ancora pendente per le quali le sentenze citate non possono essere invocate come precedente.

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

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

Livorno a cui è subentrata l'Autorità portuale e in seguito l'AdSP del mar Tirreno settentrionale. Le richieste risarcitorie sono elevate e in caso di soccombenza potrebbe determinarsi un precedente che, con ogni probabilità, innescherebbe altre pretese.

Il fondo rischi ed oneri ammonta a 13,2 milioni, con un incremento pari alla quota accantonata nel conto economico (1,6 milioni), di cui 464.811 euro per imposte e 12,7 milioni al fondo per rischi e oneri futuri.

L'ammontare del fondo "cause legali in corso" (nell'ambito del "fondo rischi ed oneri") comunicato dall'Ente con nota del 17 maggio 2024, è pari a 4 mln, a seguito del predetto accantonamento nel 2022 di 1,6 milioni. Considerata la valutazione complessiva del rischio effettuata dall'Ente, che non appare coerente con quanto riferito soprattutto in merito al rischio relativo alle cause civili, questa Corte rinnova l'invito a meglio approfondire la situazione in termini di valore reale e di rischio, e a voler calibrare la dotazione del fondo al livello di rischio effettivo, ispirandosi a criteri più prudenziali.

Le spese legali e giudiziali ammontano a 256.601 euro, con un incremento del 50,9 per cento rispetto al 2021, mentre le spese per liti ammontano a 89.773 euro.

6. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

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

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

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

6.1 Documento di programmazione strategica di sistema

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

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

A seguito della conclusione positiva della Conferenza dei servizi avente per oggetto il parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati sul Dpss, l'AdSP lo ha trasmesso al Mims in data 2 novembre 2022 e in data 21 dicembre 2022 il Dpss è stato presentato alla Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP di cui all'art.11-*ter* della l. n. 84 del 1994, ai fini della successiva approvazione con decreto del Mims.

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

A seguito di specifica istruttoria l'AdSP ha comunicato, con nota del 7 novembre 2023, di aver trasmesso al Mims e alla Regione Toscana gli elaborati relativi al porto di Livorno opportunamente aggiornati in accordo con il Comune stesso che ha recepito le modifiche nell'ambito del Piano operativo in fase di approvazione. Con nota del 28 marzo 2024 la Regione Toscana ha trasmesso al Mims la delibera di Giunta n. 345 del 25 marzo 2024 per il rilascio dell'intesa sul Dpss finalizzata all'approvazione dello stesso.

6.2 Piano Regolatore portuale (Prp)

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

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

Relativamente al Piano regolatore portuale dell'ex A.p. di Livorno, con delibera n. 59 del 25 giugno 2019 è stato adottato un adeguamento tecnico funzionale (Atf), divenuto efficace il 4

febbraio 2021, essendo trascorsi 45 giorni dal suo invio al Csllpp; il Consiglio stesso ha successivamente approvato l'Atf in data 23 giugno 2021.

Anche per quanto concerne il Piano regolatore portuale dell'ex A.p. di Piombino, riconosciuta anche *ex lege* come area di crisi industriale complessa ai fini del rilancio dell'area siderurgica, sono stati adottati due Atf, nel 2013 e nel 2020, quest'ultimo divenuto efficace in data 4 febbraio 2021, in quanto trascorsi 45 giorni dal suo invio al Csllpp, ancorché successivamente approvato dal Consiglio in data 23 giugno 2021.

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

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

I porti di Capraia e Cavo non risultano dotati di alcuno strumento di pianificazione che sarà predisposto una volta approvato il Dpss.

Si richiama l'attenzione dell'Ente sulla necessità di assicurare un allineamento dinamico delle previsioni pianificatorie con gli interventi in essere, anche nella considerazione dei rilevanti investimenti oggetto di Pnrr e Pnc.

6.3 Piano operativo triennale (Pot)

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

Con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 29 gennaio 2021 è stato approvato il Pot 2021-2023, confermato con delibera n. 21 del 29 luglio 2021. L'opera principale prevista, secondo

un'attuazione nel tempo in tre macrofasi principali, porterà alla realizzazione della configurazione definitiva dell'espansione a mare chiamata "Darsena Europa". In coerenza con gli obiettivi di sviluppo del porto di Livorno, l'entrata in esercizio del *terminal* contenitori (di cui alla prima fase di approntamento della "Darsena Europa") comporterà la concentrazione, in tale nuova area, di tutto il traffico *container*.

L'AdSP, con nota del 17 maggio 2024, ha precisato che, "non essendoci stata l'esigenza di intervenire per modifiche o integrazioni rispetto al testo adottato, da giugno 2023 è in corso la predisposizione del Piano Operativo Triennale 2024–2026."

6.4 Programma triennale delle opere

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

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

7. ATTIVITÀ

Nei paragrafi che seguono si illustrano le principali attività svolte dall'AdSP negli esercizi in esame.

7.1 Attività promozionale

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

Per quanto riguarda le relazioni istituzionali internazionali, le associazioni con le quali sono stati intrattenuti maggiormente contatti nel 2022 sono stati:

- *European Sea Ports Organisation* ESPO, per la partecipazione al "*Cruises and Ferries Network*", con particolare riferimento alla tematica del rapporto tra porto e città; partecipazione ai *Morning coffee* virtuali organizzati una volta a settimana;
- *Association International villes et ports* - AIVP, per la partecipazione al Consiglio di amministrazione su mandato del Presidente dell'AdSP, partecipazione agli incontri virtuali della rete dei *Port Centers* (*Port center Network*-PCN);
- *Association of Mediterranean Cruise Ports* - MEDCRUISE, per la partecipazione all'assemblea annuale e agli incontri dell'associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, con particolare riferimento ai gruppi di lavoro relativi al tema porto-città (*Morning coffee* virtuali organizzati una volta a settimana).
- *Cruise Lines International Association* - CLIA, per la partecipazione agli incontri dell'associazione delle compagnie da crociera;

Nel corso del 2022 l'AdSP ha partecipato alle seguenti fiere:

Fruit Logistic di Berlino, *LET Expo-Logistic Eco Transport* di Verona, prima edizione del nuovo evento fieristico su logistica, trasporti e intermodalità sostenibile, congiuntamente ad altre dodici AdSP, *Seatrade Med Malaga,* appuntamento europeo degli attori internazionali del traffico crocieristico, che segue per importanza il *Seatrade Cruise Global*.

L'importo impegnato per le attività promozionali è stato di euro 179.299, a fronte dei 359.312 euro del 2021.

7.2 Servizi di interesse generale

Per ciò che concerne i servizi di interesse generale, il d.lgs. n. 232 del 2017 ha disposto l'abrogazione della norma che rinviava ad un decreto del Mims l'individuazione degli stessi nell'ambito portuale[5]. Ciò ha comportato l'implicita abrogazione anche del d.m. 14 novembre del 1994, essendo sopravvenute normative di settore che disciplinano compiutamente la prestazione di tali servizi.

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

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

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

Per quanto riguarda il servizio idrico, nel precedente referto al Parlamento si dava conto della sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra Autorità portuale, comune di Livorno, Autorità idrica toscana (Ait) e Gestore unico (A.s.a. s.p.a.); quest'ultimo ha assunto, a decorrere dal primo gennaio 2017, la gestione del servizio idrico integrato anche nell'ambito portuale di Livorno. A tal fine l'Autorità portuale ha concesso in uso l'esistente rete idrica.

Il servizio di fornitura di acqua alle navi, all'utenza portuale e la gestione e manutenzione della

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

rete idrica del porto di Piombino, è stato affidato, in data 31 agosto 2016, ad una società, con concessione quinquennale, con scadenza al 31 agosto 2021. Ad oggi sono in corso le procedure, come già avvenuto nel porto di Livorno, per il passaggio della gestione nell'ambito del servizio idrico integrato regionale, in gestione all'Ait. Al fine di garantire il servizio nel periodo transitorio, a seguito di gara pubblica espletata ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016, attraverso la piattaforma telematica Start, il servizio è stato affidato in concessione, in data 10 novembre 2022, fino al 31 ottobre 2025.

In merito ai servizi di pulizia e raccolta rifiuti da terra e da mare, di cui si è ampiamente trattato nel referto dell'esercizio precedente, l'AdSP aveva precisato che, a seguito della delibera del Comune di Livorno n. 583 del 29 dicembre 2021, con la quale la locale amministrazione civica ha escluso la competenza comunale relativa alla gestione integrata dei rifiuti nella circoscrizione portuale (mantenendola alle sole aree private dell'ambito portuale), delibera impugnata con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, l'AdSP non ne aveva mai ripreso la gestione. Nel predetto contenzioso la menzionata AdSP sostiene che, ai sensi del Codice dell'ambiente, la gestione dei rifiuti urbani è attribuita alla competenza esclusiva delle Autorità d'Ambito territoriale ottimale (art. 198, art. 200, art. 202, comma 1 del d.lgs. 152 del 2006) che, per il Comune di Livorno, è l'Ato Toscana Costa, la quale ha affidato il servizio a Reti ambiente s.p.a. Attualmente, nelle more della definizione del ricorso sopracitato, il servizio continua pertanto ad essere espletato da una società per azioni che, per conto della società affidataria, opera nel Comune di Livorno.

A seguito di richiesta istruttoria l'Autorità ha precisato che il Consiglio di Stato ha emesso la decisione interlocutoria n. 01651 in data 31 dicembre 2023, con la quale esprime l'avviso che "Alla luce delle esposte considerazioni il Collegio rileva che la decisione del presente ricorso implica necessariamente la scelta tra una delle due prospettate interpretazioni ermeneutiche delle disposizioni che regolano la materia in controversia ed è, pertanto, idonea, in considerazione della complessità della materia, della sua trasversalità, nonché delle implicazioni e delle ricadute di ogni scelta interpretativa, ad avere una portata non limitata all'affare deciso, dovendo procedersi ad una ricostruzione sistematica della normativa al fine di comprendere quale sia oggi l'assetto della disciplina dei servizi di interesse generale nei porti, di cui all'art. 6, comma 1, lettera c), della legge 28 gennaio1994, n. 84, da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale e, segnatamente ma non solo, di quello di raccolta dei rifiuti, più

coerente con la richiamata legge n. 84 del 1994, come modificata nel corso del tempo".

In conseguenza di ciò il Consiglio di Stato reputa "(…….) necessario ed opportuno demandare al Dipartimento degli affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei ministri, atteso il suo ruolo di coordinamento e di supervisione della coerenza delle disposizioni di legge, anche nell'ottica di evitare antinomie ed interpretazioni contrastanti foriere di incertezza e di contenzioso, un'istruttoria, in coordinamento con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con le eventuali ulteriori autorità aventi competenza nel settore, al fine di verificare:

a) come sia stata data applicazione alle modifiche introdotte all'articolo 6 della legge n. 84 del 1994 dai d.lgs. n. 169 del 2016 e n. 232 del 2017 e, segnatamente, come e da chi siano gestiti i servizi di interesse generale nei porti, di cui all'art. 6, comma 1, lettera c), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale;

b) con specifico riguardo al servizio di raccolta dei rifiuti come sia stata ripartita la competenza dello stesso nelle aree portuali demaniali tra Autorità di Sistema Portuale, Comune ovvero altre autorità che ne abbia, in via, ordinaria la gestione.

A tal fine, dispone che:

- il presente parere sia inviato al Dipartimento degli affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- il Ministero riferente provveda, una volta espletata l'istruttoria disposta e acquisitene le risultanze, a comunicarle alla parte ricorrente e alla parte resistente, assegnando un congruo termine per le eventuali osservazioni, nonché a trasmettere a questa Sezione tutta la documentazione che eventualmente acquisirà al riguardo.

Per quanto sopra il Collegio conclude: "Impregiudicata ogni decisione in rito e nel merito, invita la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento degli affari giuridici e legislativi e il Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica ad adempiere agli incombenti di cui in motivazione."

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

ha precisato che la documentazione tecnica e di gara è in fase di ultimazione e sarà oggetto di prossima pubblicazione.

Il servizio di pulizia degli specchi acquei nei porti di Piombino, Portoferraio e porti Elbani è svolto in regime di appalto, comprende anche la pulizia delle aree a terra ed ha scadenza al 30 giugno 2024. Con la nuova procedura di gara, il servizio sarà affidato in regime di concessione e comprenderà esclusivamente la pulizia degli specchi acquei portuali. L'AdSP ha precisato in data 12 novembre 2024, che una prima gara, andata deserta, è stata espletata nel mese di aprile 2024. Con provvedimento dirigenziale del 29 maggio 2024 è stata bandita nuovamente la gara per l'affidamento quinquennale del servizio, con procedura aperta, ai sensi dell'art. 51 del d.lgs. n. 36 del 2023, tramite la piattaforma telematica Start. È risultato aggiudicatario un Raggruppamento temporaneo di imprese (Rti) e il contratto di concessione sottoscritto decorre dal 1° dicembre 2024.

Per quanto concerne la raccolta dei rifiuti solidi e liquidi dalle navi, il servizio relativo al porto di Livorno è stato aggiudicato, a seguito di esperimento di gara pubblica, con atto di concessione n. 43 del 2018, per la durata di 4 anni, a far data dal 1° ottobre 2018. A seguito dell'entrata in vigore del d.lgs. n. 197 del 2021, è stato approvato nel dicembre 2022 il nuovo "Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti delle navi" relativo ai porti della circoscrizione.

L'AdSP ha precisato, peraltro, che l'entrata in vigore della nuova normativa ha comportato numerose problematiche sia interpretative che applicative, in particolare in merito alla modifica dei criteri tariffari del servizio e della disciplina delle esenzioni, in relazione alle quali Assoporti ha avanzato specifici quesiti ai competenti ministeri, funzionali alla predisposizione della documentazione tecnica di gara per la procedura di evidenza pubblica finalizzata all'affidamento della nuova concessione (piano economico finanziario, capitolato tecnico).

Nel frattempo, con provvedimento presidenziale n. 150 del 29 settembre 2022, l'AdSP ha disposto la proroga al 1° ottobre 2023, della concessione del servizio di raccolta dei rifiuti solidi e liquidi dalle navi nel porto di Livorno. La proroga è stata successivamente estesa al 30 settembre 2024.

L'AdSP ha precisato, con la predetta nota del 12 novembre, che superata tale problematica, anche grazie all'emanazione del d.lgs. 8 marzo 2024, n. 46, che ha accolto seppur parzialmente le modifiche normative richieste da Assoporti, è stata avviata l'istruttoria per la redazione della documentazione tecnica della nuova gara per l'affidamento del servizio di raccolta dei rifiuti

da nave. Tuttavia, a causa di ulteriori problematiche insorte, tra cui la necessità di individuare quale servizio di interesse generale anche il servizio di gestione dei rifiuti, oltre a quello di raccolta, nonché l'inadempienza contrattuale della società cui era stata affidata la redazione del piano economico finanziario, si è resa necessaria una nuova proroga del servizio fino al 30 settembre 2025.

La concessione degli omologhi servizi per i porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo, è stata affidata per tre anni a seguito di procedura ad evidenza pubblica, in data 24 aprile 2020. A seguito di procedura ad evidenza pubblica conclusasi nel 2023, il servizio è stato affidato ad un Rti; tuttavia, l'AdSP ha comunicato che c'è un contenzioso in atto con il concessionario uscente, classificatosi secondo, il quale ha impugnato il bando di gara e, con motivi aggiunti, l'aggiudicazione. In sede di primo grado la parte ricorrente è risultata soccombente e la sentenza è stata impugnata davanti al Consiglio di Stato.

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

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

Infine con riferimento alla richiesta di questa Corte, se sia stato valutato dall'AdSP se fosse più conveniente individuare per ogni tipologia o categoria di servizio un gestore unico per tutti i porti della circoscrizione portuale e se siano stati adottati atti in tal senso, l'AdSP ha comunicato che non ritiene opportuno individuare un gestore unico per ogni categoria di servizio, a tutela del principio della concorrenza e della massima apertura al mercato ed allo scopo di evitare che il perseguimento di economie di scala possa creare posizioni di "monopolio" a favore delle imprese di grandi dimensioni, escludendo di fatto dalla partecipazione alle procedure di gara le piccole e medie imprese che, in caso di gestione unitaria dei vari servizi, non avrebbero le necessarie capacità economiche e prestazionali.

Inoltre, ad avviso dell'AdSP, le notevoli differenze delle esigenze di cui sono portatori gli utenti dei diversi porti del Sistema e la diversità della tipologia di traffico navale che li

caratterizza non consentirebbero una gestione unitaria efficace, efficiente ed economicamente sostenibile.

Riguardo la rappresentazione e descrizione delle suddette proroghe, questa Corte ritiene di dover tuttavia richiamare l'attenzione sulla necessità e doverosità di una più scrupolosa ed anticipata programmazione dei fabbisogni e delle scadenze, funzionali ad una gestione più tempestiva ed efficiente delle procedure e dei rapporti contrattuali.

7.3 Attività negoziale

L'AdSP, in risposta ad apposita istruttoria, ha trasmesso una tabella riepilogativa dei contratti, con l'importo degli stessi, distinti per tipologia di procedura e con la specificazione del ricorso o meno ai sistemi centralizzati di acquisto e negoziazione.

Tabella 8 – Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia nel 2022

Modalità di affidamento utilizzata	Numero contratti	DI CUI				
		Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa	Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	Spesa sostenuta nell'esercizio in esame
Procedure aperta (art. 60)	7			7*	22.913.433	3.358.711
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art.63)	2			2*	456.688	222.225
Affidamento diretto (art.36 c.2 lett.a)	2			2*	116.395	78.392
	147		1	146	3.987.450	1.375.390
	181		9	172	448.754	353.872
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2 lett.a)	1		1		79.806	23.941
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art.36, c.2, lett. b),c),c bis e d)	1			1	78.392	78.392
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art.3, c.1, lett. c)	7	2		5	1.356.445	26.437
Totale complessivo	**348**	**2**	**11**	**335**	**29.437.363**	**5.517.360**

*tramite puattaforma Start

Fonte: AdSP

Dalla tabella risulta che su un totale di 348 contratti, ben 330 sono stati oggetto di affidamento diretto, di cui 320 con procedure extra Consip o Mepa, per un ammontare di circa 4,5 milioni, di cui 1,8 milioni a carico dell'esercizio in esame. Tuttavia, l'aggiudicazione più rilevante, di importo pari a circa 22,9 milioni, si riferisce a 7 contratti conclusi a seguito di procedura aperta, ai sensi dell'art.60 del d.lgs. n. 50 del 2016, per i quali l'Ente si è avvalso del sistema telematico degli acquisti della Regione Toscana (Piattaforma Start).

L'AdSP ha precisato, con riferimento al ricorso al sistema centralizzato degli acquisti di beni e servizi (Mepa, Convenzioni Consip o ricorso ad altri sistemi telematici di negoziazione), che per le categorie merceologiche per le quali sussiste l'obbligo di approvvigionamento attraverso

gli strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione da Consip o dai soggetti aggregatori, ha regolarmente assolto all'obbligo, senza avvalersi della possibilità di derogarvi. Pertanto, alla voce della tabella "Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione" sono stati riportati i contratti del 2022 relativi alle categorie merceologiche energia elettrica, gas e telefonia. Sono stati indicati nella colonna extra Consip e Mepa perché l'AdSP si è avvalsa dei soggetti aggregatori regionali, ad esclusione della telefonia per la quale ha aderito a Consip.

Per quanto riguarda invece la modalità di affidamento diretto (art. 36, c. 2, lett. a), l'AdSP ha precisato che il ricorso agli strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione da Consip o dai soggetti aggregatori (in questo caso Mepa e Start) è obbligatorio solo per affidamenti superiori a euro 5.000 ai sensi dell'art. l, comma 450 della L. 27 dicembre 2006, n. 296 e ss.mm.ii. Dalla tabella, peraltro, non si evince se tale obbligo è stato rispettato.

Stante quanto precede, si ritiene comunque di dover richiamare l'attenzione al rispetto di quanto previsto nell'art.1, comma 450, della legge n. 296 del 2006, sull'obbligo di utilizzo degli strumenti Consip, in assenza di motivate ragioni impeditive.

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

Per le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, riguardanti essenzialmente interventi relativi ad aree ed impianti per mantenere in efficienza tutti i sistemi, in ottemperanza alle norme per la sicurezza dei lavoratori, dei passeggeri e di tutti gli utenti operanti nelle aree portuali, per l'esercizio 2022 l'Autorità di sistema ha indicato in euro 2.517.417 l'importo impegnato per manutenzione ordinaria nei porti di Livorno e Capraia ed in euro 13.664.543 l'importo impegnato per la manutenzione straordinaria.

Per i porti di Piombino e per i porti Elbani l'AdSP ha comunicato di aver impegnato euro 2.020.408 per manutenzione straordinaria ed euro 2.023.819 di manutenzione ordinaria.

L'AdSP ha precisato di non aver percepito da parte dello Stato nel 2022 alcuna somma a titolo di fondo perequativo.

Per ciò che concerne le opere di grande infrastrutturazione, che, come precisato dall'art. 5, comma 9, della legge n. 84 del 1994, riguardano "*le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei*

fondali", si riportano nella seguente tabella 9, fornita dall'Ente, le principali opere in corso o ultimate nel 2022, le relative fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento alla data di conclusione dell'istruttoria (marzo 2024).

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

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

L'ampliamento del porto verso il mare, previsto nella realizzazione della prima fase dell'intervento, consiste nella costruzione delle opere foranee di protezione e del t*erminal* contenitori.

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

Secondo le notizie fornite dall'AdSP, è stata aggiudicata a dicembre 2021 la gara per l'affidamento, mediante appalto integrato, della realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa.

L'appalto comprende le opere di protezione della nuova imboccatura portuale del porto di Livorno (imboccatura nord), il nuovo bacino portuale della Darsena Europa con il relativo canale di accesso, la realizzazione di nuove vasche di contenimento e le attività di dragaggio connesse alla loro funzionalità.

In data 23 marzo 2022 è stato stipulato il relativo contratto, per un importo di 383,6 milioni, compresi gli oneri per la sicurezza.

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

dell'avvalimento ed è coordinata da un subcommissario nominato con provvedimento del Commissario n. 1 del 27 luglio 2021.

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

L'Ente, peraltro, ha fatto presente di aver riconosciuto un incentivo economico anche al personale dirigenziale in avvalimento, ritenendo che rientrasse nell'ambito delle possibilità consentite dall'autonoma contrattazione di riferimento. Ai quattro dirigenti inseriti nella struttura commissariale con specifiche funzioni e responsabilità, è stato così riconosciuto un "supplemento" in relazione agli impegni e responsabilità connessi all'attuazione degli interventi demandati al Presidente dell'Autorità in qualità di Commissario straordinario del Governo. A seguito di specifici approfondimenti istruttori è emersa anche la sussistenza di pareri discordanti in merito, da parte dell'Avvocatura dello Stato, ancorché il più recente, dell'Avvocatura distrettuale di Firenze, di carattere favorevole.

In proposito, premesso che la questione sarà oggetto di approfondimento in ordine al fondamento giuridico anche nei suoi termini generali da parte questa Sezione, si richiama l'attenzione delle amministrazioni vigilanti su tale problematica.

Passando ad altro tema, a seguito dell'acquisizione dei risultati dell'estesa campagna di indagini ambientali integrative finalizzata alla realizzazione del progetto definitivo svolta dal settembre 2021 al luglio 2022 e affidata con procedura aperta ad un'altra Ati, è emersa la necessità e opportunità di modificare il *layout* delle vasche di colmata individuato nel progetto definitivo sulla base della caratterizzazione ambientale preliminare.

L'inquadramento dei risultati ambientali e la valutazione della necessità di una modifica di *layout* delle vasche di colmata sono stati analizzati nella richiesta di ATF inviata dall'Ente al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici. Attualmente sono in fase di revisione il progetto definitivo e la documentazione relativa alla valutazione di impatto ambientale del progetto.

Contemporaneamente in data 5 maggio 2022 è stata eseguita la consegna parziale dell'attività definita come fase B) del contratto, comprendente la ricerca da ordigni bellici sulle impronte delle opere a mare. Tale consegna ha comportato la parziale installazione del cantiere, la

presentazione del progetto di bonifica da parte dell'Autorità competente (Maricomlog) ed il rilascio dell'ordinanza della Capitaneria di porto ai fini della sicurezza alla navigazione. L'AdSP ha precisato che i lavori della bonifica bellica sono stati ultimati in data 10 marzo 2024, salvo il completamento di alcune lavorazioni di dettaglio, per i quali sono stati concessi ulteriori 60 giorni.

In parallelo, all'Ati aggiudicataria del contratto di esecuzione e realizzazione della piattaforma Europa, è stata affidata la fase anticipatoria di un'opera opzionale prevista dalle clausole contrattuali relativa al consolidamento delle esistenti vasche di colmata del porto di Livorno, attraverso una procedura negoziata senza pubblicazione del bando (art. 63, c. 5 del d.lgs. n. 50 del 2016) sulla base di un progetto esecutivo sviluppato dai progettisti interni alla stazione appaltante. I lavori del primo lotto sono stati conclusi. Il secondo lotto delle opere di consolidamento delle vasche di colmata, attualmente in esecuzione, è stato affidato con procedura negoziata senza bando di gara e aggiudicato al medesimo Rti per un importo di 16,7 milioni. Il contratto di appalto è stato sottoscritto in data 19 settembre 2023. La Commissione Via ha espresso parere favorevole in data 11 dicembre 2023, nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto.

Tabella 9 - Opere infrastrutturali nei porti della AdSP

Opera	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lavori	Data fine lavori prevista da contratto	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Costo della perizia di variante o suppletiva	Costo totale dei lavori	S.av.lavori (%)	Collaudo
Attraversamento con microtunnel del canale industriale P.Livorno	Fondi propri stazione appaltante	06/05/14	12/04/17	30/01/18	Procedura ristretta	5.061.370,62	2.009.218,39	7.070.589,01	100	24/03/22
Prog. esec. ed esec.lav. raddoppio capannone stoccaggio cellulosa P. Livorno	Risorse proprie	28/07/2021			Procedura aperta	7.499.656			0	Risolto contr.provv. n. 99/22
Fornit. e posa in opera nuovi parabordi P. Livorno	Fondo IVA	22/09/20	8/02/21	5/12/21	Procedura aperta	1.718.359	236.529	1.954.889	100	9/05/22
Manut. Straord. viab.Molo Italia porto di Livorno	Fondi propri	02/12/2020	22/03/2021	19/07/2021	Procedura aperta	540.565	102.078	642.643	100	15/04/2022
Forn. e posa in opera nuove bitte ormeggio Porto Livorno	Fondi propri	31/08/21	27/01/22	5/07/22	Procedura aperta	643.831	-25.741	618.089,90	100	
Fabbricato adibito a Punto di contr.frontal. e uffici	Fondi propri	08/06/2022	19/09/2022	04/05/2024	Proc.aperta	11.497.523			20,12	
Pennello Diga nord-opere di difesa costiera	Risorse proprie	29/10/21	25/05/22 (consegna parziale)		Procedura aperta	1.874.989,89			100	
Rifior. mantell. Molo Batteria - P.to di Piombino II fase	Fondo pereq.+ris.proprie	22/03/21	14/01/22	10/12/22	Proc. negoz.	3.104.338			100	
Nuova strada di accesso al P.to di Piombino	A.P.Q. 2013+F.Iva+r. proprie	15/11/19	28/04/21	27/03/23	Proc.ristr. art. 61 d.lgs. n.50 del 2016	9.669.200,94	54.036,87	9.615.164,07	100	
Interv. connessi al nuovo PRP e/o APQ del 2013 e 2014 - area logist. ind. P.to di Piombino.	R. Toscana +R. proprie	31/03/21	14/01/22	11/01/23	Proc. Aperta	13.036.257,68			100	

Fonte: AdSP

Tabella 10 – Darsena Europa

Opera	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lavori	Data fine lavori prevista da contratto	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Costo della perizia di variante o suppletiva	Costo totale dei lavori	S.av.lavori (%)	Data collaudo
Affid. servizi archit.e.ingegn. prog.prelim. e def. OO.MM. di difesa e dei dragaggi Nuova I fase di attuaz., con SIA e VIA	Fondi propri stazione appaltante	17/10/2018	18/1/2019	23/2/2020	P.ristretta	1.402.981,54	n.3 con aumento di spesa di euro 266.117,61	1.669.099,15	70	
Affid. verifica della prog.def. ed esecut. delle OO.MM.di difesa e dei dragaggi nuova I fase, compreso lo studio di imp. ambient.e VIA	Fondi propri stazione appaltante	17/02/21	01/03/21	Step succ. in base elabor. prog. ricev.	P. aperta	421.970,99	0	421.970,99	55	
Esecuz. indag. ambient. integrative per la realizz. delle OO.MM. di difesa e dei dragaggi I fase	Fondi propri stazione appaltante	28/07/21	16/11/21	14/04/22 per fase I e 730 gg. per fase 2	P. aperta	1.426.007,77	n.1 con aumento di spesa di euro 31.441	1.457.448,79	94%	
Affid. prog.esec. e realizzaz. OO.MM. di difesa e dei dragaggi Nuova I fase di attuaz.	R. Toscana: 200 mln. di cui art. 34 l.r.85/2014 Mims: 200 mln. di cui d.m. 353/2020 Cipe: 50 mln.	30/12/21	5/5/22 consegna parziale	90 gg.prog.esec;270 gg. per bonifica bellica; 1700 gg. per esec.lavori e dragaggi	P. aperta	383.637.156,18	0	383.637.156,18		

Fonte: AdSP

7.5 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo

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

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

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

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

Anche nel corso dell'anno 2022 ha trovato applicazione l'art. 199 del d.l. n. 34 del 2020 e ss.mm.ii. (c.d. "decreto rilancio").

Pertanto, con provvedimento del Presidente n. 70 del 2022 – in applicazione delle disposizioni di cui all'art 199, comma 3, lett. b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla l. 17 luglio 2020, n. 77, la durata delle autorizzazioni *ex* artt. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994 e delle concessioni rilasciate, *ex* art.36 cod. nav. ed *ex* art.18 della l. n. 84 del 1994, nonché delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri, in corso di vigenza o scadute tra la data del 31 gennaio 2020 e la data di entrata in vigore del decreto medesimo, è stata prorogata di ulteriori 12 mesi. In attuazione delle predette previsioni normative, nel porto di Livorno sono state prorogate n. 26 concessioni rilasciate a terminalisti *ex* art.18 della l. n. 84 del 1994 e rilasciate altre 4 concessioni *ex* art.18, queste ultime di durata infra - quadriennale. Nel porto di Piombino è stata prorogata n.1 autorizzazione per le operazioni portuali ed è stata rilasciata n.1 concessione *ex* art. 18 di durata infra-quadriennale e n. 1 atto di sottomissione *ex* art. 18, c. 9 *bis*.

Il Piano dell'organico dei lavoratori dei porti di competenza dell'AdSP, relativo al triennio 2021 – 2023, è stato adottato con provvedimento del Presidente n. 43 del 2022.

In data 2 febbraio 2022 è entrato in vigore il Regolamento degli avviamenti al lavoro del

personale impiegato presso le imprese di cui agli artt. 16 e 17 della l. n. 84 del 1994, adottato con decreto del Presidente n. 22 del 2022.

Con apposita ordinanza è stato determinato il numero massimo delle autorizzazioni *ex* art.16 della l. n. 84 del 1994, da rilasciare nell'anno 2022: nel porto di Livorno n. 18 per le operazioni portuali e n. 12 per i servizi portuali; nel porto di Piombino, n. 10 per le operazioni portuali e n. 6 per i servizi portuali; nei porti di Portoferraio, Capraia, Cavo, n. 3 sia per le operazioni che per i servizi portuali.

Per quanto riguarda il porto di Livorno, le imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali *ex* art. 16 della l. n. 84 del 1994 per l'anno 2022 sono state 18, (di cui 15 prorogate) mentre 11 sono state autorizzate allo svolgimento dei servizi portuali. Con riferimento al porto di Piombino sono state autorizzate n. 7 imprese alle operazioni portuali e n. 2 ai servizi, mentre nei porti Elbani le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali sono state 2 ed è stata rilasciata un'autorizzazione ai servizi portuali.

La fornitura di lavoro temporaneo in porto è in carico all'Agenzia lavoro portuale (Alp s.r.l.), costituita nel 2013 ai sensi dell'art. 17, comma 5, della legge n. 84 del 1994. L'Agenzia è stata titolare di autorizzazione dapprima fino alla data del 30 giugno 2019 quindi, con successivo provvedimento n. 125 del 2019, fino alla data del 30 giugno 2023. Ai sensi dell'art. 199, c. 2 del d.l. n. 34 del 2020, la scadenza dell'autorizzazione a Alp s.r.l. è stata prorogata di due anni, al 30 giugno 2025. Le quote della predetta Agenzia sono detenute, oltre che dall'Autorità portuale, da altre società autorizzate ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 e concessionarie ai sensi dell'art. 18.

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

In merito, come detto in precedenza, l'articolo 5 della legge 5 agosto 2022, n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021), ha recentemente modificato il citato art. 18, introducendo il principio dell'evidenza pubblica nell'affidamento delle concessioni delle aree demaniali, facendo salvi, peraltro, i rapporti allo stato vigenti.

Il regolamento attuativo di cui all'art. 5, c.2 della l. 5 agosto 2022 n. 118, come già anticipato, è stato emanato con decreto del Mims, di concerto con il Mef, del 28 dicembre 2022, n. 202,

entrato in vigore il 15 gennaio 2023.

Le Autorità di sistema portuale devono adeguare i propri regolamenti alle disposizioni del regolamento ministeriale entro dodici mesi dalla data della sua entrata in vigore. Decorso detto termine, non sono applicabili le disposizioni dei regolamenti in contrasto o comunque non compatibili con detto regolamento. L'AdSP ha precisato in proposito che è in fase di ultimazione la stesura della bozza di un nuovo regolamento di settore, da approvarsi entro la fine del 2024. Ha inoltre evidenziato che la regolamentazione al momento vigente per l'AdSP del Mar Tirreno settentrionale "non presenta particolari elementi di distonia rispetto alle novità introdotte dal d.m. n. 202 del 2022 e che, ove necessario, per lo svolgimento dei procedimenti amministrativi del caso gli uffici tengono in debito conto l'effettiva entrata in vigore di quest'ultimo."

La normativa regolamentare recepisce l'esperienza formatasi nel settore delle concessioni con l'enunciazione dei principi e delle regole generali di provenienza comunitaria, secondo l'interpretazione fornita dalla Corte costituzionale, dall'Autorità di regolazione dei trasporti e dalla giurisprudenza amministrativa.

Per quanto concerne l'AdSP , in materia di concessioni demaniali, ai due distinti regolamenti delle ex Autorità portuali di Livorno e di Piombino è subentrato il "Regolamento unico per l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali marittime, per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, nonché per la fornitura di lavoro temporaneo", adottato il 4 gennaio 2021.

A seguito di approfondimenti istruttori svolti in merito alle concessioni *ex* art.18 della l. n. 84 del 1994 rilasciate nei porti del sistema portuale, è emerso che per due concessioni, l'una (concernente l'area per il mantenimento Silos Rinfuse (cemento), l'altra concernente l'area per mantenimento impianto siderurgico e adiacente pontile per relative operazioni portuali) la scadenza è decisamente risalente nel tempo (4 agosto 2019 per la prima e 27 settembre 2011 per la seconda) ed è stata rilasciata per entrambe licenza provvisoria *ex* art.10 Reg. Cod.nav.

L'AdSP, con riferimento alla concessione concernente il processo di riconversione industriale dell'impianto ex acciaierie di Piombino, ha evidenziato che la stessa è oggetto di attenzione e valutazione da parte delle competenti Autorità di governo ed istituzionali e per il quale le aree demaniali marittime assumono una funzione strumentale finalizzata alla riuscita del Piano industriale nel suo complesso.

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

Si osserva che il tempo trascorso dal rilascio delle concessioni provvisorie, *ex* art. 10 del d.p.r. 15 febbraio 1952, n. 328, non appare coerente con il carattere provvisorio delle licenze. In proposito si ritiene di raccomandare che, stante la peculiarità degli impianti e delle attività un tempo svolte sulle aree demaniali, l'eventuale affidamento o rinnovo delle concessioni avvenga sulla base dei principi di evidenza pubblica di cui alle nuove disposizioni della legge 5 agosto 2022, n.118 e conseguente regolamento del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 28 dicembre 2022, n. 202, nonché sulla base di valutazioni coordinate tra la pianificazione strategica della stessa Autorità e i piani regionali di gestione dei rifiuti.

Nella tabella seguente sono esposte le entrate accertate per canoni demaniali nel 2022, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti, le riscossioni ed i canoni da riscuotere, con la relativa percentuale sugli accertamenti, poste a raffronto con il 2021.

Tabella 11 - Entrate per canoni dell'AdSP (2022-2021)

Esercizio	Canoni accertati	Entrate correnti	Incidenza % su entrate correnti	Canoni riscossi	Incidenza % su canoni accertati	Canoni residui
2021	11.320.504	38.070.300	29,7	7.187.248	63,5	4.133.256
2022	15.267.273	44.979.433	33,9	10.284.081	67,4	4.983.192

Fonte: elaborazione C.orte dei conti su dati rendiconto.

Nel 2022 si evidenzia un notevole incremento dei canoni accertati rispetto al 2021, che ammontano a circa euro 15,3 milioni, di cui 12,2 milioni circa nel porto di Livorno e 3,1 milioni nel porto di Piombino. Anche l'ammontare dei canoni riscossi si incrementa in valori assoluti, passando da circa 7,2 a 10,3 milioni e in termini percentuali sugli accertamenti di entrata.

Per quanto afferente all'accertamento dei canoni demaniali delle concessioni *ex* art. 18 – di competenza 2022 – l'AdSP ha precisato di aver proceduto con le modalità previste dal già citato Regolamento di settore, adottato con provvedimento del Presidente n. 2 del 2021.

Per gli atti di concessione demaniale di durata infra-quadriennale, in corso di vigenza alla data di adozione del predetto provvedimento, nell'anno 2021 si era proceduto alla nuova determinazione dei canoni, in attuazione del nuovo Regolamento, per il residuo periodo di

vigenza della concessione. Sulla base delle predette determinazioni, nell'anno 2022, sono stati dunque richiesti i canoni con applicazione degli artt. 45, co. 1 e 4, e 46 del citato Regolamento e tenuto conto dell'aliquota (+7,95 per cento) di aggiornamento Istat, ai sensi del decreto Mims n. 500 del 14 dicembre 2021.

L'AdSP ha precisato inoltre che con delibere del Comitato di gestione dell'aprile 2022 sono stati determinati, in via definitiva, i canoni demaniali, per il complessivo periodo 2017 – 2020, delle concessioni di durata ultra-quadriennale rilasciate nel porto di Livorno, *ex* art.18 comma 6 della Legge, mediante accordi sostitutivi di concessione demaniale. I procedimenti in questione – avviati nel 2021 – hanno riguardato la determinazione definitiva dei canoni dei citati terminalisti, portando a conclusione una complessa attività di revisione dei contenuti del previgente Regolamento (applicabile per la determinazione delle annualità di canone in discorso) avviatasi a seguito della costituzione dell'AdSP.

Con riferimento alla gestione dei residui per canoni, nel 2022 sono stati riscossi 3,1 milioni degli 11,8 iniziali e restano da riscuotere circa 8,2 milioni, che si aggiungono ai quasi 5 milioni del 2022, per un totale di 13,2 milioni di residui totali.

L'incompleta riscossione in conto residui è stata attribuita dall'Ente alle rateizzazioni ed ai numerosi contenziosi. In particolare, per il porto di Piombino la percentuale di canoni riscossi è risultata pari ad euro 729.772, corrispondente ad una percentuale del 23,62 per cento rispetto a 3.088.741 euro accertati, anche per effetto di un contenzioso relativo ad una concessione provvisoria.

L'AdSP ha precisato che l'Ufficio affari giuridici e contenzioso, nelle fattispecie afferenti accertamenti di canone non pagati nonostante appositi solleciti, viene costantemente attivato per l'avvio delle procedure di recupero coattivo delle entrate di che trattasi.

Questa Corte, in linea con quanto raccomandato nel tempo dal Collegio dei revisori, sollecita ancora una volta l'Ente a procedere tempestivamente alle riscossioni, anche al fine di evitarne la prescrizione.

All'importo delle concessioni demaniali marittime deve aggiungersi quello relativo all'impiego temporaneo delle infrastrutture portuali (piazzali, banchine) ad uso pubblico. Sotto questa voce sono state accertati euro 416.543 per utilizzo di accosti pubblici ed euro 91.832 per occupazioni temporanee di aree demaniali.

7.6 Traffico portuale

7.6.1 Traffico merci

Nella tabella che segue sono esposti i dati relativi al traffico merci complessivo registrato nei porti dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale nel 2022, messo a confronto con quello del 2021.

Tabella 12 - Traffico merci complessivo dell'AdSP 2022 - 2021 (in tonnellate e teu)

Descrizione	2021	2022	Var. %
Merci solide	33.883.329	32.709.390	**-3,5**
Merci liquide	7.412.153	6.409.230	**-13,5**
Totale merci (tonnellate)	**41.295.482**	**39.118.620**	**-5,3**
***Container* (TUE)**	**791.356**	**751.872**	**-5**

Fonte: dati Ente

Il totale delle merci movimentate registra un decremento del 5,3 per cento, passando da circa 41,3 a 39,1 milioni di tonnellate. Il decremento risulta più contenuto per le merci solide (-3,5 per cento), che sono la voce di traffico più consistente e maggiore per le merci liquide (-13,5 per cento). Anche il traffico dei *container*, già modesto, mostra un decremento del 5 per cento.

Tabella 13 - Traffico merci complessivo disaggregato per i porti della AdSP (in tonn. e teu) (2022-2021)

2021	LIVORNO	PIOMBINO	Porti Elbani	TOTALE	% Var.
Merci solide	26.977.459	4.185.015	2.720.855	33.883.329	10,7
Merci liquide	7.368.613	43.540	0	7.412.153	5,2
Totale merci	**34.346.072**	**4.228.555**	**2.720.855**	**41.295.482**	**9,7**
***Containers* (TUE)**	**791.356**			**791.356**	**10,5**
2022	**LIVORNO**	**PIOMBINO**	**Porti Elbani**	**TOTALE**	**% Var.**
Merci solide	25.565.088	4.212.919	2.931.383	32.709.390	**-3,5**
Merci liquide	6.344.401	64.829	0	6.409.230	**-13,5**
Totale merci	**31.909.489**	**4.277.748**	**2.931.383**	**39.118.620**	**-5,3**
***Container* (TUE)**	**751.811**	**61**		**751.872**	**-5,0**

Fonte: dati Ente

Il porto di Livorno ha registrato un decremento complessivo del traffico merci del 7,1 per cento rispetto al 2021, in parte compensato dall'incremento dei porti Elbani (+7,7 per cento) e dalla

sostanziale stabilità dei traffici nel porto di Piombino (+1,2 per cento).

7.6.2 Traffico passeggeri

Nella tabella successiva sono esposti i dati relativi ai passeggeri di linea e ai crocieristi relativi al 2022, raffrontati all'esercizio precedente.

Tabella 14 - Traffico passeggeri dell'AdSP (unità)(2022-2021)

Tipologia	LIVORNO		Var.%	PIOMBINO		Var.%	PORTI ELBANI		Var.%	TOTALE	TOTALE	Var.%
	2021	2022		2021	2022		2021	2022		2021	2022	22/21
P. di linea	2.226.765	2.811.322	26,3	2.858.060	3.167.093	10,8	2.712.966	3.025.076	11,5	**7.797.791**	**9.003.491**	**15,5**
Crocieristi	56.338	437.670	676,9	1.736	14.514	736,1	1.064	15.679	1373,6	**59.138**	**467.863**	**691,1**
Totale	**2.283.103**	**3.248.992**	**42,3**	**2.859.796**	**3.181.607**	**11,3**	**2.714.030**	**3.040.755**	**12,0**	**7.856.929**	**9.471.354**	**20,5**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il traffico dei passeggeri di linea registra complessivamente un incremento del 15,5 per cento e raggiunge 9 milioni di unità, rispetto ai 7,8 milioni del 2021. L'incremento maggiore (26,3 per cento) è stato registrato nel porto di Livorno, seguito dai porti Elbani (11,5 per cento) e da Piombino (10,8 per cento), che peraltro raggiunge nel 2022 circa 3,2 milioni di unità.

Il traffico crocieristico registra una netta ripresa, passando da 59.138 a 467.863 unità, pur rimanendo largamente al disotto delle 888.346 unità raggiunte nel 2019.

8. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE

Non essendo ancora stato emanato, nonostante il tempo trascorso, il regolamento, previsto dall'art. 22, c. 4 del decreto legislativo n. 169 del 2016, il rendiconto 2022 è stato redatto ancora in conformità al regolamento di amministrazione e contabilità dell'ex A.p. di Livorno.

La relazione del Collegio dei revisori dei conti si è espressa favorevolmente in merito all'approvazione del bilancio consuntivo.

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

L'Ente ha elaborato l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti previsto dall'art. 41, c. 1 del decreto legge n. 66 del 2014, allegando ai conti il prospetto *ex* art. 9 del d.p.c.m. 22 settembre 2014, da cui risulta un ritardo nei pagamenti di 2,07 giorni, attribuito, come si evince dai pareri ministeriali sul rendiconto, alla digitalizzazione dell'intero iter della liquidazione delle fatture di acquisto che ha comportato dei rallentamenti nei pagamenti dovuti all'allungamento dei tempi di comunicazione tra le singole Direzioni coinvolte nel sistema di gestione documentale e la Direzione contabilità.

Al bilancio è allegato il piano di raccordo tra i capitoli di bilancio e le voci del nuovo piano dei conti integrato, di cui al d.p.r. n. 132 del 2013.

Il rendiconto 2022, deliberato dal Comitato di gestione il 28 aprile 2023, è stato approvato il 5 luglio 2023 dal Ministero vigilante, su conforme avviso del Mef.

8.1 Dati significativi della gestione

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

Tabella 15 – Risultati della gestione dell'AdSP 2022

DESCRIZIONE	2021	2022	Var. %
avanzo/disavanzo finanziario	24.461.706	21.655.088	-11
saldo corrente	11.412.694	17.162.452	50
saldo in c/capitale	13.049.012	4.492.636	- 66
avanzo di amministrazione	125.590.483	148.807.841	18
avanzo economico	6.628.800	4.147.999	- 37
patrimonio netto	204.358.422	208.506.421	2

Fonte: rendiconto

La gestione di competenza mostra un avanzo di circa 21,7 milioni, determinato dalla sommatoria dei saldi delle poste correnti e di quelle in conto capitale, entrambi positivi.
Il risultato di amministrazione, pari a 148,8 milioni, aumenta del 18 per cento rispetto all'esercizio precedente; il risultato economico si decrementa del 37 per cento, passando da 6,6 a 4,1 milioni. Il patrimonio netto cresce del 2 per cento, in misura pari all'avanzo economico, da 204,4 a 208,5 milioni. Nei paragrafi che seguono si dà conto degli andamenti gestionali sopra descritti.

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

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati risultanti dal rendiconto finanziario 2022, nonché le variazioni percentuali di ogni posta rispetto all'esercizio precedente.

Tabella 16 – Rendiconto finanziario (dati aggregati) dell'AdSP 2022

ENTRATE Accertamenti	2021	2022	Var. %
correnti	38.070.300	44.979.433	18,1
in conto capitale	453.502.152	62.110.956	-86,3
partite di giro	9.925.770	8.148.230	-17,9
TOTALE	**501.498.222**	**115.238.619**	**-77,0**
SPESE **Impegni**	**2021**	**2022**	**Var. %**
correnti	26.657.606	27.816.981	4,3
in conto capitale	440.453.140	57.618.320	-86,9
partite di giro	9.925.770	8.148.230	-17,9
TOTALE	**477.036.516**	**93.583.531**	**-80,4**
av/dis. di competenza	**24.461.706**	**21.655.088**	**-11,5**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto

Si rileva un notevole decremento sia delle entrate che delle uscite nel 2022, determinato dalla notevole contrazione delle poste in conto capitale.

Per quanto riguarda le poste correnti, le entrate aumentano del 18 per cento, mentre le spese si incrementano del 4,3 per cento. Il risultato finanziario ammonta a circa 21,7 milioni (-11,5 per cento) rispetto al 2021.

Nella tabella che segue vengono analizzate, più in dettaglio, le entrate accertate e le spese impegnate nel 2022, poste a raffronto con l'esercizio precedente.

Tabella 17 - Rendiconto gestionale dell'AdSP 2022

ENTRATE	2021 Accert.	2022 Accert.	Var.% 022/021
ENTRATE CORRENTI			
Trasferimenti correnti			
Da parte della Regione	0	9.516	100,0
Entrate tributarie	21.481.588	23.235.266	8,2
Derivanti da vendita di beni e prest. di servizi	4.191.917	4.357.194	3,9
Redditi e proventi patrimoniali	12.026.743	16.334.925	35,8
Poste correttive e comp. spese correnti	124.368	464.452	273,4
Entrate non classificabili in altre voci	245.684	578.080	135,3
TOTALE ENTRATE CORRENTI	**38.070.300**	**44.979.433**	**18,1**
ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
Riscossioni di crediti	0	19.556	100,0
Trasferimenti dallo Stato	263.732.916	18.056.155	-93,2
Trasferimenti dalla Regione	2.984.340	3.777.370	26,6
Totale entrate da trasferimenti in conto capitale	**266.717.256**	**21.853.081**	**-91,8**
Assunzione di mutui	186.710.982	40.118.080	-78,5
Assunzioni di altri debiti finanziari	73.914	139.795	89,1
TOTALE ENTRATE IN C/ CAPITALE	**453.502.152**	**62.110.956**	**-86,3**
PARTITE DI GIRO	**9.925.770**	**8.148.230**	**-17,9**
TOTALE GENERALE ENTRATE	**501.498.222**	**115.238.619**	**-77,0**

USCITE	2021 Impegni	2022 Impegni	Var.% 022/021
1.1-FUNZIONAMENTO			
Spese per gli organi dell'ente	352.435	344.340	-2,3
Oneri per il personale in servizio	12.478.617	13.567.678	8,7
Spese per acquisto beni e servizi	1.965.601	2.292.611	16,6
TOTALE	**14.796.653**	**16.204.629**	**9,5**
1.2-INTERVENTI DIVERSI			
Uscite per prestazioni istituzionali	6.495.007	7.634.629	17,5
Trasferimenti passivi	3.144.593	1.572.845	-50,0
Oneri finanziari	32.396	135.352	317,8
Oneri tributari	1.231.963	1.500.000	21,8
Poste correttive e comp. entrate correnti	13.105	35.782	173,0
Spese non classificabili in altre voci	943.889	733.744	-22,3
TOTALE	**11.860.953**	**11.612.352**	**-2,1**
TOTALE USCITE CORRENTI	**26.657.606**	**27.816.981**	**4,3**
2.1- Investimenti			
Acquisizioni beni di uso durev. ed opere portuali	435.684.139	51.578.211	-88,2
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	155.710	558.426	258,6
Partecipazioni e acquisto di valori mobiliari	0	0	0,0
Concessione di crediti ed anticipazioni	0	19.556	100,0
Indennità anzianità al personale cess. dal serv.	505.524	454.859	-10,0
2.2-Oneri comuni			
Rimborsi di mutui	4.033.852	4.867.474	20,7
Estinzione debiti diversi	73.915	139.794	89,1
TOTALE USCITE IN C/ CAPITALE	**440.453.140**	**57.618.320**	**-86,9**
PARTITE DI GIRO	**9.925.770**	**8.148.230**	**-17,9**
TOTALE GENERALE USCITE	**477.036.516**	**93.583.531**	**-80,4**
AVANZO / DISAVANZO FINANZIARIO	**24.461.706**	**21.655.088**	**-11,5**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su rendiconto gestionale

Le entrate tributarie, che rappresentano la principale voce di entrata corrente, presentano un incremento dell'8,2 per cento e si attestano a 23,2 milioni: esse sono costituite in gran parte dalle tasse portuali sulle merci imbarcate e sbarcate (pari nel 2022 a 13,1 milioni) e dalle tasse di ancoraggio (pari nel 2022 a 9,7 milioni) dei porti di Livorno e Piombino, nonché, in misura residuale, dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali, *ex* art. 16, e per attività in porto, *ex* art. 68 del cod. nav..

La seconda voce di entrata per ammontare, costituita dai redditi e proventi patrimoniali, passa da 12 a 16,3 milioni, con un incremento del 35,8 per cento. In tale ambito, i canoni demaniali ammontano a 15,3 milioni, con un significativo incremento rispetto agli 11,3 milioni del 2021 (di cui 12,1 milioni relativi al porto di Livorno e 3,2 milioni al porto di Piombino).

Gli altri proventi patrimoniali si riferiscono a utilizzo degli accosti pubblici (euro 416.543), canoni di affitto di beni patrimoniali (euro 149.429), entrate per occupazione temporanea di aree demaniali (91.832 euro) e dividendi (409.848).

Le entrate per vendita di beni e prestazioni di servizi ammontano a circa 4,4 milioni, con un incremento del 3,9 per cento rispetto al 2021 e sono costituite quasi interamente dai proventi per traffico passeggeri e automezzi e, in misura residuale, dal canone concessorio per il servizio di ritiro dei rifiuti dalle navi e dall'introito del servizio di manovra ferroviaria in ambito portuale.

Le entrate in conto capitale ammontano a 62,1 milioni, con un decremento dell'86,3 per cento rispetto ai 453,5 milioni del 2021, determinato sostanzialmente da minori accertamenti per trasferimenti pubblici e per assunzione di mutui.

I trasferimenti dallo Stato, infatti, sono passati da 263,7 a 18,1 milioni, (-93,2 per cento), mentre quelli della Regione Toscana[6] sono aumentati a circa 3,8 milioni (+ 26,6 per cento).

I trasferimenti dallo Stato si riferiscono alla realizzazione di opere infrastrutturali, in particolare 17,2 milioni sono finanziamenti concessi con d.m. del 13 agosto 2021 e relativi al fondo complementare al Pnrr (Pnc), per la fornitura di energia elettrica alle navi da banchina (*cold ironing*) nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio (cfr. par.1.2).

[6] I trasferimenti della Regione per 2,9 milioni, si riferiscono alle due rate semestrali di ammortamento del mutuo stipulato nel 2015 dall'ex A.P. di Piombino, per la realizzazione di opere nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.), come previsto dalla legge regionale 22 luglio 2013, n. 39.

Con riferimento agli accertamenti di entrata per assunzione di mutui, pari ad un importo complessivo di 40,1 milioni, 5,4 milioni si riferiscono al mutuo stipulato per il progetto Porto di Livorno, mentre 34,7 milioni costituiscono la parte residua del mutuo con Cassa Depositi e Prestiti s.p.a, pari a 200 milioni complessivi, assistito da finanziamento della Regione Toscana, *ex* art. 34 della l.r. n. 86 del 2014 e destinato alla Darsena Europa; l'AdSP ha specificato in nota integrativa che la somma citata, a seguito della modifica introdotta dall'art. 6 della l. regionale 29 dicembre 2022, n. 44, sarà corrisposta direttamente dalla Regione Toscana sotto forma di contributo.

Con riferimento alle spese correnti, pari complessivamente a 27,8 milioni, quelle di funzionamento ammontano a 16,2 milioni, con un incremento del 9,5 per cento rispetto al 2021, determinato dalla crescita delle spese per il personale (+ 8,7 per cento) e da quelle per beni e servizi (+16,6 per cento).

Il costo degli organi comprende gli emolumenti attribuiti al Presidente dell'AdSP per 230.000 euro, i compensi per gettoni di presenza al Comitato di gestione (2.400 euro), i compensi al Collegio dei revisori (euro 50.600), le spese di trasferta del Presidente per euro 7.519 e gli oneri previdenziali e assistenziali agli organi per euro 53.821. (cfr. cap.2, tab.1).

Le spese di patrocinio legale dell'AdSP ammontano a 256.601 euro.

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

Per quanto riguarda la spesa per beni e servizi l'Ente ha provveduto a quantificare dette spese, quali risultanti dal piano dei conti integrato di cui al d.m. n.132 del 2013, per circa 7,1 milioni, rientranti nel limite 2022 determinato appunto in euro 7,1 milioni, come da tabella allegata al rendiconto.

Il Collegio dei revisori ha dato atto, inoltre, che l'Ente, in applicazione delle citate norme, ha provveduto ad effettuare il versamento al bilancio dello Stato di un importo pari a quanto dovuto nel 2018, incrementato del 10 per cento, per complessivi euro 640.604, ai sensi dell'art.1, c. 594 della l. n. 160 del 2019, oltre al versamento di euro 3.366 per esercizio di autovetture.

Tra le spese per interventi diversi, ammontanti a 11,6 milioni, (-2,1 per cento rispetto al 2021), la posta maggiore è costituita dalle spese per prestazioni istituzionali, ammontanti a 7,6 milioni

(+17,5 per cento rispetto al 2021). Tali spese sono comprensive degli interventi e dei lavori di ordinaria manutenzione eseguiti in ambito portuale per circa 1,5 milioni, dei costi relativi ai servizi di vigilanza degli accessi presso i varchi doganali pubblici dei porti di Livorno e di Piombino, per 3,5 milioni, delle spese per utenze, per circa 1,1 milioni, delle spese per la pulizia delle banchine e degli specchi acquei, per euro 492.568, delle spese di accoglienza passeggeri ed automezzi, per euro 293.618 e di altre voci di spesa di minore importo.

La categoria relativa ai trasferimenti passivi ammonta ad euro 1,6 milioni, con una contrazione del 50 per cento rispetto ai 3,1 milioni del 2021; comprende euro 877.320 di contributi concessi ai sensi dell'art. 199 del d.l. n. 34 del 2020, alle imprese autorizzate ai sensi dell'art.16 della l. n. 84 del 1994 e al soggetto fornitore di lavoro portuale. La rimanente somma riguarda la partecipazione per euro 380.500 a progetti europei, nazionali e regionali, e per euro 95.000 a quote associative, tra cui l'importo principale è quello relativo ad Assoporti.

Gli oneri finanziari, per euro 135.352, comprendono gli interessi sul mutuo di cui sopra, nonché le spese per il servizio di tesoreria.

Le spese non classificabili in altre voci, diminuite del 22,3 per cento rispetto al 2021, comprendono le somme versate al bilancio dello Stato, conseguenti ai tagli di spesa disposti dalle norme di contenimento della spesa pubblica di cui si è detto sopra e le spese per il pagamento di spese legali a seguito di soccombenza dell'AdSP, che ammontano ad euro 89.773.

Le poste correttive e compensative per euro 35.782, si riferiscono principalmente alla restituzione di tasse di ancoraggio all'Agenzia delle dogane.

Le uscite in conto capitale ammontano a 57,6 milioni, con un decremento dell'86,9 per cento rispetto al 2021, in cui ammontavano alla considerevole somma di 440,5 milioni, finalizzata in gran parte alla realizzazione della Darsena Europa.

Nella nota integrativa è riportato l'elenco dettagliato di tali spese, con la fonte di finanziamento e l'importo impegnato nel bilancio 2022 e la differenza rispetto all'esercizio precedente.

Le opere finanziate dallo Stato, ammontano a 5,2 milioni per opere da eseguirsi nei vari porti della circoscrizione portuale.

Le spese per interventi di manutenzione straordinaria descritti nel programma triennale delle opere pubbliche 2022–2024 e nel relativo elenco annuale ammontano a circa 2 milioni.

Gli interventi finanziati con entrate proprie ammontano a circa 2,8 milioni e sono anch'essi

elencati in nota integrativa.

L'importo di 39,2 milioni finanziati attraverso il mutuo contratto con la Banca europea degli investimenti (Bei), si riferisce per 34,7 milioni alle opere relative alla Darsena Europa e per 4,5 milioni ai lavori di raddoppio di un magazzino di cellulosa.

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

L'indennità di anzianità erogata al personale cessato dal servizio, pari ad euro 454.859, (-10 per cento rispetto al 2021) si riferisce al Tfr erogato nell'anno, ad anticipazioni concesse a termini di legge, nonché all'imposta sostitutiva e ai versamenti ai fondi previdenziali.

La categoria di spesa "rimborso di mutui," incrementata del 20,7 per cento rispetto all'esercizio precedente, si riferisce per euro 1.883.134 al rimborso di 2 rate capitale, relative all'utilizzazione nel 2017 della prima quota di 10 milioni del mutuo sottoscritto con la BEI, e, per circa 3 milioni, alle quote di ammortamento del mutuo stipulato con la Cassa Depositi e Prestiti[7], assistito sia da garanzia che da contributo della Regione Toscana.

8.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui

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

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

Tabella 18 - Situazione amministrativa dell'AdSP 2022

	2021		2022	
CONSISTENZA CASSA INIZIO ESERCIZIO		**203.921.742**		**227.006.847**
RISCOSSIONI				
In c/competenza	76.796.988		69.403.818	
In c/ residui	9.835.106	**86.632.094**	9.523.376	**78.927.194**
PAGAMENTI				
In c/competenza	34.724.272		34.413.876	
In c/ residui	28.822.717	**63.546.989**	25.772.653	**60.186.529**
CONSISTENZA CASSA FINE ESERCIZIO		**227.006.847**		**245.747.512**
RESIDUI ATTIVI				
Degli esercizi precedenti	63.495.768		473.129.742	
Dell' esercizio	424.701.234	**488.197.002**	45.834.801	**518.964.543**
RESIDUI PASSIVI				
Degli esercizi precedenti	147.301.122		556.734.559	
Dell'esercizio	442.312.244	**589.613.366**	59.169.655	**615.904.214**
AVANZO D'AMMINISTRAZIONE		**125.590.483**		**148.807.841**

Parte vincolata:	**2021**	**2022**
contributi a destinazione vincolata	7.411.386	4.384.481
Fondo rischi ed oneri, ammortamenti	10.478.927	12.691.988
Accantonamento per Darsena Toscana	40.000.000	40.000.000
Fondo garanzia debiti commerciali		71.462
Acc. per aumento prezzi infr.da risp. q.ec.		5.735.932
Totale parte vincolata	**57.890.313**	**62.883.863**
Parte util. nel bil.prev. a cop. del disavanzo:	33.503.834	73.681.268
Parte disponibile:	**34.196.336**	**12.242.710**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto

L'avanzo di amministrazione ammonta a 148,8 milioni rispetto ai 125,6 milioni del 2021; esso è stato determinato dalla differenza tra il volume complessivo dei residui attivi, pari a circa 519 milioni, sommato al fondo cassa di 245,7 milioni ed il volume dei residui passivi, pari a 615,9 milioni.

Nella parte vincolata, pari a circa 62,9 milioni, sono evidenziati il fondo rischi ed oneri (per 12,7 milioni) e l'accantonamento di fondi per 40 milioni destinati alla realizzazione della Darsena Europa.

La parte disponibile dell'avanzo di amministrazione ammonta a 12,2 milioni, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente.

Tabella 19 - Analisi dei titoli dei residui dell'AdSP 2022

RESIDUI ATTIVI	CORRENTI	C/CAPIT.	P. DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2021	**16.337.013**	**45.493.792**	**12.913.290**	**74.744.095**
riscossioni nell'anno	3.718.263	3.355.907	2.760.935	**9.835.105**
variazioni	-838.981	-361.368	-212.872	**-1.413.221**
rimasti da riscuotere	11.779.769	41.776.517	9.939.483	**63.495.769**
residui dell'esercizio	5.797.371	416.772.170	2.131.693	**424.701.234**
totale residui al 31/12/2021	**17.577.140**	**458.548.687**	**12.071.176**	**488.197.003**
Residui all'1/1/2022	**17.577.140**	**458.548.687**	**12.071.176**	**488.197.003**
riscossioni nell'anno	5.239.603	1.987.241	2.296.532	**9.523.376**
variazioni	-482.069	-5.061.815	0	**-5.543.884**
rimasti da riscuotere	11.855.468	451.499.631	9.774.644	**473.129.743**
residui dell'esercizio	7.128.440	37.081.726	1.624.635	**45.834.801**
totale residui al 31/12/2022	**18.983.908**	**488.581.357**	**11.399.279**	**518.964.544**
RESIDUI PASSIVI	**CORRENTI**	**C/CAPIT.**	**P. DI GIRO**	**TOTALI**
Residui all'1/1/2021	**8.823.505**	**163.461.716**	**6.529.003**	**178.814.224**
pagamenti nell'anno	5.138.323	21.174.682	2.509.712	**28.822.717**
variazioni	-728.431	-1.961.954	0	**-2.690.385**
rimasti da pagare	2.956.751	140.325.080	4.019.291	**147.301.122**
residui dell'esercizio	6.370.188	433.968.333	1.973.723	**442.312.244**
totale residui al 31/12/2021	**9.326.939**	**574.293.413**	**5.993.014**	**589.613.366**
Residui all'1/1/2022	**9.326.939**	574.293.413	**5.993.014**	**589.613.366**
pagamenti nell'anno	5.548.263	18.823.274	1.401.117	**25.772.654**
variazioni	-109.353	-6.996.800	0	**-7.106.153**
rimasti da pagare	3.669.323	548.473.339	4.591.897	**556.734.559**
residui dell'esercizio	7.242.292	50.207.887	1.719.476	**59.169.655**
totale residui al 31/12/2022	**10.911.615**	**598.681.226**	**6.311.373**	**615.904.214**

Fonte: rendiconto Ente

Il totale dei residui attivi e passivi del 2022 risulta ulteriormente incrementato rispetto al 2021, a causa del basso tasso di smaltimento dei residui specialmente in conto capitale, che rappresentano rispettivamente il 94 e il 97 per cento del totale dei residui. Nel referto sull'esercizio 2021 questa Corte aveva evidenziato che l'iscrizione nella competenza dell'esercizio dei finanziamenti relativi alle opere infrastrutturali, accertati e impegnati per l'intero ammontare, aveva dato luogo alla formazione di un'ingente mole di residui attivi e passivi impropri. Si ribadisce pertanto l'avviso di questa Sezione, già rappresentato in precedenti referti, che si debba tener conto del criterio di imputazione agli esercizi finanziari delle sole obbligazioni giuridicamente perfezionate attive e passive (accertamenti e impegni; artt. 26 e 31 del d.p.r. n. 97 del 2003), in conformità al principio di competenza finanziaria, in quanto la mole di residui presenti in contabilità va a discapito della rappresentazione reale dei

risultati della gestione.

Anche i residui attivi di parte corrente risultano incrementati rispetto al 2021 e sono pari a circa 19 milioni, denotando scarsa capacità di riscossione dell'Ente.

I residui attivi correnti dell'esercizio pari a circa 7,1 milioni, si riferiscono per le voci principali ai redditi e ai proventi patrimoniali (per 5,1 milioni) e alle entrate tributarie (circa 1,9 milioni).

Nel corso della gestione 2022 si è proceduto alla cancellazione di residui attivi per euro 5,5 milioni e di residui passivi per 7,1 milioni. Il Collegio dei revisori non ha formulato particolari osservazioni, raccomandando comunque un costante monitoraggio dei residui e l'attenta verifica di ciascuna partita creditoria e debitoria, al fine di fornire sempre una rappresentazione veritiera e corretta dell'avanzo di amministrazione. Per le partite creditorie molto risalenti nel tempo, il Collegio ha chiesto all'AdSP di procedere agli opportuni approfondimenti giuridici atti a supportare il loro mantenimento in bilancio o, in alternativa, di procedere alla loro eliminazione dalle scritture contabili.

8.4 Il conto economico

Nella tabella che segue vengono esposti i dati del conto economico relativi all'esercizio 2022, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 20 - Conto economico dell'AdSP 2022

	2021	2022	% var.2022/2021
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
Proventi e corrisp.per la prod.prestaz.e servizi	37.791.845	44.055.021	16,6
Altri ricavi e proventi	278.333	914.896	228,7
Contributi di competenza dell'esercizio	1.292.539	800.931	-38,0
Totale valore della produzione	**39.362.717**	**45.770.848**	**16,3**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, di consumo e di merci	73.589	57.583	-21,8
Per servizi	12.097.445	12.029.128	-0,6
Per il personale	13.098.886	14.304.179	9,2
Ammortamenti e svalutazioni	6.904.937	9.369.380	35,7
Accantonamenti per rischi	0	1.644.959	100,0
oneri diversi di gestione	955.628	769.170	-19,5
Totale costi della produzione	**33.130.485**	**38.174.399**	**15,2**
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	**6.232.232**	**7.596.449**	**21,9**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Interessi e altri oneri finanziari	32.232	135.516	320,4
Totale proventi ed oneri	**-32.109**	**-135.516**	-322,0
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0,0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
proventi, con separ. indic.delle plusvalenze da alienaz.	1.772.874	0	-100,0
oneri,con separ. indic.delle plusvalenze da alienaz	0	0	0,0
soprav.attive e insuss.passive deriv. dalla gest.residui	728.429	109.353	-85,0
soprevv.pass.e insuss.attive deriv.dalla gest.residui	1.086.340	482.069	-55,6
Totale delle partite straordinarie	**1.414.963**	**-372.716**	-126,3
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**7.615.086**	**7.088.217**	-6,9
Imposte sul reddito dell'esercizio	**986.287**	**2.940.218**	198,1
Avanzo/disav. economico	**6.628.799**	**4.147.999**	**-37,4**

Fonte: rendiconto Ente

Il conto economico evidenzia un avanzo di 4,1 milioni, in diminuzione rispetto ai 6,6 milioni del 2021.

L'avanzo è stato determinato dal saldo positivo tra valore e costi della produzione, pari a 7,6 milioni, a fronte dei saldi negativi delle partite finanziarie e straordinarie. Le imposte d'esercizio si sono incrementate del 198,1 per cento a causa delle disposizioni intervenute in materia di tassazione dei porti, ai sensi del d.l. 16 giugno 2022, n. 68l, già esaminate nel capitolo primo.

Tra le voci che compongono il valore della produzione, la posta più elevata è costituita dai ricavi per prestazioni di servizi, ammontanti nel 2022 a 44,1 milioni, con un incremento del 16,6 per cento rispetto al 2021. I contributi da parte dello Stato, per euro 800.931, si riferiscono all'utilizzo del fondo perequativo e del fondo Iva per l'adeguamento dei porti, di cui all'art.18 *bis* della legge n. 84 del 1994.

Il valore della produzione ammonta a circa 45,8 milioni, con un incremento del 16,3 per cento rispetto al 2021.

Anche i costi della produzione, pari a 38,2 milioni, aumentano del 15,2 per cento rispetto al 2021. Risultano incrementati il costo del personale (+9,2 milioni) che raggiunge i 14,3 milioni e gli ammortamenti (+35,7 per cento), mentre i costi per servizi rimangono invariati. Nel 2022 risultano accantonamenti per rischi da contenziosi per 1,6 milioni.

Tra gli oneri diversi di gestione, pari a 769.170 euro, sono contabilizzate le somme da versare al bilancio dello Stato, per effetto delle norme di contenimento della spesa pubblica.

Le imposte sul reddito d'esercizio ammontano a 2,9 milioni, di cui oltre 1,9 milioni relative all'Ires.

8.5 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale riclassificato dell'esercizio 2022, raffrontato con i dati riclassificati dell'esercizio 2021.

Tabella 21 - Stato patrimoniale dell'AdSP (2022)

ATTIVO	2021	2022	var.% 2022-2021
IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali			
Diritti di brevetto industriale	617.751	752.251	21,8
Immobil. in corso e acconti	577.508.737	620.650.505	7,5
Manut.straord.e migliorie su beni di terzi	45.901.966	39.972.980	-12,9
altre	4.384.975	4.856.513	10,8
Totale	**628.413.429**	**666.232.249**	**6,0**
Immobilizzazioni materiali			
Terreni e fabbricati	7.879.442	7.807.744	-0,9
Impianti e macchinari	367.834	178.948	-51,4
Immobilizzazioni in corso e acconti	5.178	433.203	8266,2
altri beni	322.671	141.777	-56,1
Totale	**8.575.125**	**8.561.672**	**-0,2**
Immobilizzazioni finanziarie			
Partecipazioni			
imprese controllate	821.800	821.800	0,0
imprese collegate	8.977.211	8.977.211	0,0
altre imprese	1.146.884	1.146.884	0,0
Crediti per immobil.finanz.	704.841	1.031.285	46,3
Totale	**11.650.736**	**11.977.180**	**2,8**
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	**648.639.290**	**686.771.101**	**5,9**
ATTIVO CIRCOLANTE			
Rimanenze	0	0	0,0
Crediti			
Crediti verso lo Stato e altri sog. pubblici	294.529.516	290.222.829	-1,5
Crediti verso utenti, clienti, ecc.	15.660.397	16.666.965	6,4
Crediti verso altri	178.007.090	212.074.749	19,1
Totale	**488.197.003**	**518.964.543**	**6,3**
Disponibilità liquide	227.006.847	245.747.512	8,3
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	**715.203.850**	**764.712.055**	**6,9**
RATEI E RISCONTI	78.276	43.317	-44,7
TOTALE ATTIVITA'	**1.363.921.416**	**1.451.526.473**	**6,4**

(*Segue Tabella 21*)

PASSIVO	2021	2022	var.% 2022-2021
PATRIMONIO NETTO			
Fondo di dotazione	2.583.914	2.583.914	0,0
Contributi a fondo perduto	11.370.315	11.370.315	0,0
Altre riserve distintamente indicate	123.332.598	129.961.397	5,4
Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	60.442.796	60.442.796	0,0
Avanzo (disavanzo) economico d'esercizio	6.628.799	4.147.999	-37,4
TOTALE PATRIMONIO NETTO	**204.358.422**	**208.506.421**	**2,0**
CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE			
Per contributi a destinazione vincolata	**360.371.053**	**575.401.918**	**59,7**
FONDO PER RISCHI ED ONERI	**11.511.841**	**13.156.800**	**14,3**
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	**4.155.265**	**4.761.321**	**14,6**
DEBITI			
verso le banche	193.911.469	32.146.416	-83,4
debiti verso fornitori	576.658.572	601.894.074	4,4
debiti tributari	884.508	2.529.768	186,0
debiti verso istit. di previd.e sicurezza sociale	976.979	1.240.792	27,0
debiti diversi	8.644.341	8.453.207	-2,2
TOTALE DEBITI	**781.075.869**	**646.264.257**	**-17,3**
RATEI E RISCONTI	**2.448.966**	**3.435.756**	**40,3**
TOTALE PASSIVITA' E NETTO	**1.363.921.416**	**1.451.526.473**	**6,4**
Conti d'ordine			
acquisto di beni con finanziamenti pubblici	**215.321.696**	**215.321.696**	**0,0**
garanzie personali	**32.697.426**	**32.697.426**	**0,0**

Fonte: rendiconto Ente

In risposta a specifica richiesta di questa Corte, l'AdSP ha precisato che "Lo stato patrimoniale nel rendiconto generale per l'anno 2022 è stato predisposto, in accordo con il Collegio dei revisori, come previsto dal mod. C/P STATO PATRIMONIALE del regolamento di amministrazione e contabilità dell'Autorità Portuale di Livorno attualmente valido per l'ADSP MTS. Di conseguenza è stato necessario, uniformemente ai dati risultanti per l'anno 2022, classificati come da suddetto modello, riclassificare anche i dati dell'anno 2021 al fine di ottenere una corretta rappresentazione dello stato patrimoniale da allegare al rendiconto generale per l'anno 2022, senza necessità quindi di alcuna delibera successiva all'approvazione del rendiconto 2021, trattandosi di un adeguamento al regolamento vigente ed essendo invariati i totali delle attività e delle passività come del patrimonio netto."

Si segnala che anche l'utile d'esercizio 2021, in assenza di specifica destinazione da parte del Comitato di gestione, avrebbe dovuto essere contabilizzato tra gli avanzi economici portati a nuovo e non tra le riserve distintamente indicate.

Il valore del patrimonio netto ammonta a 208,5 milioni, con un incremento del 2 per cento rispetto al 2021, in misura pari all'avanzo economico dell'esercizio.

Le immobilizzazioni immateriali ammontano a 666,2 milioni e si riferiscono per 620,7 milioni alla realizzazione di infrastrutture portuali finanziate con entrate proprie e dello Stato, che nell'esercizio 2021 erano iscritte tra le immobilizzazioni materiali.

Queste ultime ammontano nell'esercizio in esame a 8,6 milioni e comprendono, tra gli altri, terreni e fabbricati per 7,8 milioni, tra cui Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di sistema ed altri fabbricati in ambito portuale, acquistati con i fondi della ex Azienda dei mezzi meccanici.

Le immobilizzazioni finanziarie (pari a euro 11.977.180) sono costituite da partecipazioni in imprese controllate, collegate ed altre imprese e dai crediti per immobilizzazioni finanziarie, tra cui la rivalutazione del fondo Tfr depositato presso l'Inps, a carico dell'Istituto; il valore delle quote di partecipazione nelle predette società, rimasto invariato, è iscritto in bilancio al valore di acquisto. Di esse si tratterà più ampiamente nel paragrafo seguente dedicato alle partecipazioni detenute dall'AdSP.

Per quanto riguarda l'attivo circolante, i crediti ammontano al considerevole importo di circa 519 milioni, con un incremento del 6,3 per cento rispetto al 2021, di cui la posta più consistente è costituita dai crediti verso lo Stato, pari a 290,2 milioni e dai crediti verso altri, pari a 212,1 milioni. Nella nota integrativa è riportato l'elenco dettagliato dei crediti di importo più elevato, costituiti essenzialmente dai finanziamenti del Mims e di Cassa depositi e prestiti s.p.a. relativi alla Darsena Europa e da quelli del Mims e della Regione Toscana finalizzati al rilancio del porto di Piombino.

Le disponibilità liquide, costituite dai depositi bancari e postali, ammontano a 245,7 milioni, con un incremento dell'8,3 per cento rispetto ai 227 milioni del 2021.

Con riferimento alle poste del passivo, nella voce "contributi in conto capitale," per 575,4 milioni, sono stati contabilizzati i finanziamenti dello Stato, vincolati a specifiche opere infrastrutturali per 333,1 milioni e della Regione Toscana per 226,4 milioni.

Il fondo rischi ed oneri ammonta a 13,2 milioni, con un incremento pari alla quota accantonata nel conto economico (1,6 milioni), di cui euro 464.811 per imposte e 12,7 milioni al fondo per

rischi e oneri futuri.

Il fondo Tfr passa da circa 4,2 a 4,8 milioni ed è costituito dall'accantonamento maturato dai dipendenti sulla base delle retribuzioni imponibili, in conformità della legge nonché dei vigenti contratti di lavoro. Nel fondo sono inclusi gli importi maturati e trasferiti al fondo di tesoreria appositamente istituito presso l'Inps. Il fondo risulta incrementato a fine esercizio della quota di adeguamento risultante dal conto economico e della rivalutazione del fondo predetto e diminuito delle somme versate ai dipendenti in quiescenza e delle anticipazioni sul Tfr, delle imposte e dello smobilizzo di somme in favore dei fondi negoziali di previdenza complementare.

I debiti passano da circa 781,1 a 646,3 milioni: la voce principale è costituita dai debiti verso fornitori, essenzialmente per acquisizione di beni patrimoniali, dettagliati in nota integrativa e ammontanti a 601,9 milioni.

Con riferimento alla riconciliazione tra i debiti e i residui passivi, in nota integrativa l'AdSP precisa che nella voce debiti sono riportati alcuni importi non presenti nei residui passivi del rendiconto finanziario (e precisamente euro 32.146.416 per debiti verso banche ed euro 1.649.384 relativi alla parte di Ires non impegnata al 31 dicembre 2022), mentre l'importo di 3,4 milioni riportato tra i residui passivi, nello stato patrimoniale è stato contabilizzato tra i ratei passivi.

L'AdSP ha precisato inoltre al riguardo che la maggior parte di tali debiti non è relativa a prestazioni rese nel corso dell'esercizio, ma si riferisce a lavori/prestazioni per i quali non è ancora sorta alcuna obbligazione nei confronti di terzi.

Questa Corte aveva già approfondito l'argomento nel referto sull'esercizio precedente, giungendo alla conclusione che la predetta prassi contabile è in contrasto con gli artt. 31, 36, c. 6, e 45, c. 2, del d.p.r. n. 97 del 2003, in base ai quali gli impegni di spesa non possono essere assunti contestualmente al relativo accertamento di un'entrata a destinazione vincolata poiché non può essere ancora determinata la somma da pagare, il soggetto creditore e la ragione del credito. In assenza di un'obbligazione giuridicamente perfezionata, il predetto vincolo di spesa configura una prenotazione di impegno che decade al termine dell'esercizio, venendo a costituire una economia di bilancio che concorre alla determinazione del risultato contabile di amministrazione e che confluisce nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione.

Il principio in questione, ispirato a garantire la chiarezza della rappresentazione del bilancio, trova applicazione anche con riguardo alle somme accertate con vincolo di destinazione che trovano allocazione alla voce "debiti verso fornitori", ma che andrebbero contabilizzate più correttamente tra i risconti passivi.

8.6 Partecipazioni societarie

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

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

L'ex A.p. di Livorno, invece, deteneva partecipazioni dirette in 5 società.

Tutte le partecipazioni in argomento erano valorizzate nello stato patrimoniale della AdSP secondo il criterio del costo (cioè, al valore nominale), ad eccezione di quella in Alp s.r.l. che era stata acquisita ad un valore simbolico[8].

Nell'arco temporale 2017-2022, l'AdSP ha adottato (e regolarmente trasmesso a questa Corte ed ai ministeri vigilanti) i provvedimenti connessi agli adempimenti obbligatori di cui agli artt. 20 e 24 del d. lgs. n. 175 del 2016, provvedimenti che sono stati pubblicati sul sito istituzionale dell'Autorità.

In dettaglio, la revisione straordinaria delle partecipazioni ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. n.175 del 2016 è stata adottata con decisione presidenziale n. 124 del 27 settembre 2017[9].

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

[9] In tale documento, si dava conto della procedura di cessione (all'epoca in corso) della società Porto di Livorno 2000 s.r.l., e di quella di liquidazione, ormai in fase conclusiva, della società Crociere e Turismo s.r.l., indirettamente controllata (al 17,75 per cento) tramite la società Porto di Livorno 2000. Veniva prevista inoltre la graduale riduzione (entro un biennio) della quota detenuta nella Alp s.r.l. (Agenzia per il lavoro in porto). Era stabilito, infine, il mantenimento della partecipazione dell'ex A.P. nella società *Port Security* Piombino s.r.l., che, come detto, svolgeva attività connesse alla sicurezza nell'ambito della circoscrizione portuale di Piombino. Per tutte le predette società, l'AdSP ha ritenuto sussistessero i requisiti per il mantenimento ed è stata approvata, come previsto dall'art. 11 del citato decreto legislativo n. 175 del 2016, la nomina di un amministratore unico, in luogo del Cda di tre membri. Analoga misura non è stata adottata, invece, per la società "Porto di Livorno 2000", per la quale, nel luglio 2018, è stata portata a termine la procedura concorsuale di parziale cessione delle quote, con l'aggiudicazione definitiva ad un

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

Tabella 22 – Provvedimenti di revisione periodica delle partecipazioni – (2017-2022)

• Revisione periodica delle partecipazioni al 31 dicembre 2017 • Revisione periodica delle partecipazioni al 31 dicembre 2018 • Revisione periodica delle società partecipate al 31 dicembre 2019 • Revisione periodica delle società partecipate al 31 dicembre 2020 • Revisione periodica delle società partecipate al 31 dicembre 2021 • Revisione periodica delle società partecipate al 31 dicembre 2022	• Provvedimento presidenziale n. 317/18 del 20.12.2018 • Provvedimento presidenziale n. 163/19 del 27/12/2019 • Provvedimento presidenziale n. 159/20 del dicembre 2020 • Provvedimento presidenziale n. 194/21 del dicembre 2021 • Provvedimento presidenziale n. 205/22 del dicembre 2022 • Provvedimento presidenziale n. 192/2023 del dicembre 2023

Fonte: rielaborazione Corte dei oonti su dati Ente

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

Tabella 23 - Società partecipate dell'AdSP – (2022-2021)

SOCIETA'	2021		2022	
	Valore partecipazione	**% sul cap. sociale**	**Valore partecipazione**	**% sul cap. sociale**
Port Security Piombino s.r.l.	100.000	100	100.000	100
Interporto Toscano "A. Vespucci" s.p.a.	8.819.042	30,28	8.819.042	30,28
Porto di Livorno 2000 s.r.l.	1.146.884	17	1.146.884	17
Porto Immobiliare s.r.l.	721.800	72,18	721.800	72,18
Provincia di Livorno Sviluppo s.r.l.	158.169	30	158.169	30
ALP	0	3	0	2,84
Totale	**10.945.895**		**10.945.895**	

Fonte: nota integrativa

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

Una questione specifica riguarda la società Alp s.r.l., in relazione alla quale l'Autorità ha

R.T.I., per un importo di euro 10.741.170. Alla sottoscrizione dell'atto di cessione delle quote (avvenuto il 2 maggio 2019) è stata corrisposta all'AdSP la somma di euro 8.980.269, relativa al 55,18 per cento del capitale sociale della predetta società; in esito a ciò, la partecipazione della AdSP nella Porto di Livorno 2000 si è ridotta al 17 per cento.

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

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

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

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

Le problematiche che hanno riguardato la società lnterporto Toscano A. Vespucci s.p.a., sono state trattate nel referto dell'esercizio 2020, cui si rinvia.

Con provvedimento presidenziale n. 152 del 17 dicembre 2020, redatto secondo il combinato disposto degli art. 5, 7 e 8 del d.lgs. n. 175 del 2016, l'AdSP ha esercitato il diritto di opzione sulle azioni spettanti, nonché la prelazione sulle azioni eventualmente inoptate, per un importo complessivo di euro 6.664.916,30. La partecipazione, pertanto, si è incrementata al 30 per cento del capitale sociale, per un valore di euro 8.819.042.

Il perfezionamento dell'operazione stessa è stato subordinato all'acquisto di immobili da parte della Regione Toscana o di soggetti terzi, a valori non inferiori alla stima dell'Agenzia del demanio, alla sottoscrizione della convenzione di ristrutturazione del debito da parte degli istituti di credito interessati ed alla sottoscrizione della relazione di attestazione da parte del professionista incaricato, tutte condizioni avveratesi nel corso del 2020.

L'iniziativa è stata considerata strategica dall'AdSP, ai sensi degli art. 5, 7 e 8 del d.lgs. n. 175 del 2016, in quanto rafforzando il peso nel capitale della società, l'Autorità stessa ha ritenuto di poter prendere parte ancora più attivamente all'organizzazione e alla gestione dell'intermodalità e consentire una gestione più efficace ed efficiente dei servizi di interesse generale svolti dalla società partecipata.

Per quanto riguarda la convenienza economica dell'operazione, l'Ente ha dichiarato che la società sta portando avanti la realizzazione di un piano di risanamento, attestato ai sensi dell'articolo 67, comma 3, lett. d), della legge fallimentare, rendendo possibile così l'incremento graduale della redditività della gestione e, quindi, anche del valore della partecipazione detenuta. Inoltre, sempre secondo l'AdSP, l'utilità ritraibile dall'investimento deve essere apprezzata anche in termini indiretti, considerando l'incremento generale delle entrate, determinato all'incremento dei traffici che lo sviluppo del retroporto consentirà di realizzare.

Quanto alla sostenibilità finanziaria, le somme legate all'esborso per la sottoscrizione dell'aumento di capitale derivano dal ricavato della cessione della quota di maggioranza detenuta dall'AdSP nel capitale della società Porto di Livorno 2000 s.r.l, avvenuta in data 2 maggio 2019.

La gestione della società Interporto Toscano s.p.a. si era chiusa nel 2021 con un risultato d'esercizio negativo (pari a -1.715.930 euro). L'AdSP aveva precisato, con nota del 31 marzo 2023, che il risultato economico dell'esercizio era stato influenzato dallo slittamento all'esercizio successivo (marzo 2022) di operazioni di vendita di aree programmate per il 2021 e che il disavanzo economico era stato coperto integralmente con le riserve disponibili iscritte

nel patrimonio netto.

Dal provvedimento di revisione delle partecipazioni al 31 dicembre 2022, emerge che la società ha conseguito un risultato di esercizio positivo di 2,1 milioni, a seguito della cessione di un immobile perfezionata ad inizio dell'esercizio 2022.

L'AdSP ha precisato, inoltre, che la società sta predisponendo un aggiornamento del *business plan* che consentirà di perseguire l'obiettivo di equilibrio finanziario, economico e patrimoniale nel medio/lungo periodo.

Questa Corte si riserva, nei successivi referti, di monitorare attentamente il perseguimento di tale equilibrio.

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

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

Tabella 24 – Società indirettamente partecipate tramite Interporto Toscano A. Vespucci s.p.a.

Denominazione	QUOTA DI PARTECIPAZIONE	BREVE DESCRIZIONE	ESITO DELLA RILEVAZIONE
ITAV Service s.r.l.u.	100%	servizi di manutenzione ordinaria e straordinaria nell'area interportuale	Mantenimento
Trailer Service s.r.l.	33%	gestione e sosta dei mezzi di trasporto, movimentazione di merci di qualsiasi genere, movimentazione dei container ed offerta di spazi e servizi adeguati per merci in import e expor	Mantenimento
Cold Storage Customs Vespucci s.r.l.	40%	gestione, attraverso celle frigo, di depositi e aree doganali di merci terze, prevalentemente deperibili	Mantenimento
Digitalog s.p.a. in liquidazione	1,59%	società di scopo per la realizzazione del progetto per lo sviluppo della piattaforma nazionale per la logistica integrata e l'intermodalità	In liquidazione

Fonte: Provvedimento Presidenziale n. 191/2023

Sulla base delle notizie riportate nel provvedimento di revisione periodica al 31 dicembre 2022, sia *Itav Service s.r.l.u.* che *Trailer Service s.r.l.* hanno chiuso l'esercizio con un risultato economico positivo, rispettivamente di euro 116.486 e di euro 73.820, anche se il 2021 si era chiuso per entrambe con risultati economici negativi. *Cold Storage Customs Vespucci* s.r.l. si è chiusa invece con un risultato economico negativo di euro 71.245, al pari di *Digitalog* s.p.a. (-146.549), per la quale è iniziata in data 21 gennaio 2022 la procedura di liquidazione.

9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

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

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

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

Con delibera del Comitato di gestione n. 17 del 29 luglio 2021 è stato nominato il Segretario generale per un quadriennio, a decorrere dalla data di assunzione delle funzioni (1° settembre 2021).

Con delibera n. 6 del 16 marzo 2023 del Comitato di gestione è stata approvata la rimodulazione della pianta organica, effettuata nell'ambito dell'originaria consistenza numerica (n. 172 unità). Detta rimodulazione è stata approvata dal Ministero vigilante in data 3 aprile 2023.

Le spese per il personale ammontano nel 2022 a circa 13,6 milioni, con un incremento dell'8,7 per cento rispetto ai 12,5 milioni del 2021 e rappresentano circa la metà della spesa corrente.

Anche il costo medio nel 2022 è aumentato per tutte le qualifiche, nonostante l'incremento del numero di unità in servizio.

Considerato il significativo incremento sia del costo complessivo che del costo medio del personale e l'incidenza degli emolumenti in crescita del sistema premiale, si invita l'AdSP a prestare particolare attenzione e monitorare tali dinamiche, al fine di contenere gli oneri del personale. Il regolamento unico per l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali marittime, per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, nonché per la fornitura di lavoro temporaneo, è stato adottato il 4 gennaio 2021. L'AdSP ha precisato in proposito che è in fase di ultimazione la stesura della bozza di un nuovo regolamento di settore, da approvarsi

entro la fine del 2024.

Nel 2022 si evidenzia un notevole incremento dei canoni accertati rispetto al 2021, che ammontano a circa euro 15,3 milioni, di cui 12,2 milioni circa nel porto di Livorno e 3,1 milioni nel porto di Piombino. Anche l'ammontare dei canoni riscossi si incrementa in valori assoluti, passando da circa 7,2 a 10,3 milioni e in termini percentuali sugli accertamenti di entrata.

Con riferimento alla gestione dei residui per canoni, nel 2022 sono stati riscossi 3,1 milioni degli 11,8 iniziali e restano da riscuotere circa 8,2 milioni, che si aggiungono ai quasi 5 milioni del 2022, per un totale di 13,2 milioni di residui totali.

L'incompleta riscossione in conto residui è stata attribuita dall'Ente alle rateizzazioni ed ai numerosi contenziosi.

Questa Corte, in linea con quanto raccomandato nel tempo dal Collegio dei revisori, sollecita ancora una volta l'Ente a procedere tempestivamente alle riscossioni, anche al fine di evitarne la prescrizione.

Con riferimento alle proroghe riscontrate nell'affidamento di alcuni servizi di interesse generale e alla rappresentazione e descrizione delle cause delle stesse, questa Corte ritiene di dover tuttavia richiamare l'attenzione sulla necessità e doverosità di una più scrupolosa ed anticipata programmazione dei fabbisogni e delle scadenze, funzionali ad una gestione più tempestiva ed efficiente delle procedure e dei rapporti contrattuali.

L'AdSP ha aggiudicato a dicembre 2021 la gara per l'affidamento, mediante appalto integrato, della realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, inserita tra le opere infrastrutturali prioritarie di cui all'allegato 2 del decreto Mims del 13 agosto 2020, n.353.

Gli interventi, finanziati dalla Regione Toscana e dallo Stato, sono stati aggiudicati ad un raggruppamento temporaneo di imprese (Rti), per un importo di 377,4 milioni di euro.

Per la realizzazione dell'opera è stato nominato con d.p.c.m. del 16 aprile 2021, un Commissario straordinario, nella persona del Presidente dell'Autorità, che si avvale dell'AdSP quale stazione appaltante e di una struttura commissariale con soggettività giuridica autonoma. Quest'ultima si avvale di personale dell'AdSP, secondo l'istituto dell'avvalimento ed è coordinata da un sub Commissario.

Con riferimento alle opere finanziate da Pnrr/Pnc, l'AdSP del Mar Tirreno settentrionale è soggetto attuatore di 18 progetti per complessivi euro 147.804.893 (compresa la componente di

autofinanziamento), di cui 16 relativi alla missione M3, componente 2 e 2 progetti relativi alla missione M2, componente 1. Di tali progetti 14 sono finanziati dal Pnrr per un importo di circa 42,4 milioni e 4 dal Pnc per 77,5 milioni.

I 4 progetti finanziati dal Pnc riguardano l'elettrificazione delle banchine nei porti della circoscrizione portuale. L'AdSP ha comunicato che si trovano tutti in fase di progettazione esecutiva e di aver raggiunto finora tutti gli obiettivi fissati al 30 giugno 2024. Le somme trasferite a valere sul Pnc ammontano a euro 41.183.761.

Per quanto riguarda i 14 progetti finanziati dal Pnrr, 11 rientrano nel progetto *Green Ports,* per un ammontare complessivo di 21.383.000, cui si aggiungono fondi propri dell'AdSP per 18.788.651 euro, per un totale delle risorse destinate ai predetti progetti di euro 40.171.651.

Per 5 di questi progetti, lo stato di avanzamento indica per 2 progetti la conclusione del progetto definitivo, per altri 2 la conferenza dei servizi decisoria, per il quinto la predisposizione del capitolato e del bando di gara.

Per quanto riguarda gli altri 6 progetti *Green ports*, il cui accordo di finanziamento con il Mase risale al 31 dicembre 2022, tre risultano in esecuzione, per uno è stato predisposto il capitolato e il bando di gara, uno risulta in fase di aggiudicazione e per un altro c'è la progettazione esecutiva. Il progetto di ricerca per la realizzazione di un natante ad idrogeno in collaborazione con le AdSP del Mar Adriatico settentrionale e del Mar Adriatico orientale risulta finanziato per ciascuna AdSP, per lo stesso importo di 1.916.000 euro. È stato predisposto il capitolato e il bando di gara.

Gli ultimi due progetti, relativi alla missione M2, componente C1, (Agricoltura sostenibile ed economia circolare) risultano approvati tra luglio e agosto 2023, per un importo a valere sul Pnrr di euro 10 mln ciascuno, più euro 8.563.751 complessivi, a valere su fonti proprie. Si tratta di progetti di ammodernamento delle infrastrutture portuali per il miglioramento dell'accessibilità della filiera agroalimentare e per l'efficientamento di quella del freddo nel porto di Livorno. Per entrambi è in corso la progettazione definitiva + esecutiva.

Le somme finora complessivamente trasferite all'AdSP a valere sui finanziamenti Pnrr/Pnc ammontano a euro 43.389.234. I pagamenti complessivamente effettuati dall'AdSP alla data del 30 giugno 2024, ammontano al modesto importo di euro 2.265.515.

Per quanto riguarda i dati relativi al traffico, il totale delle merci movimentate registra un decremento del 5,3 per cento, passando da circa 41,3 a 39,1 milioni di tonnellate. Il decremento

risulta più contenuto per le merci solide (-3,5 per cento), che sono la voce di traffico più consistente e maggiore per le merci liquide (-13,5 per cento). Anche il traffico dei *container*, già modesto, mostra un decremento del 5 per cento.

Il porto di Livorno ha registrato un decremento complessivo del traffico merci del 7,1 per cento rispetto al 2021, in parte compensato dall'incremento dei porti Elbani (+7,7 per cento) e dalla sostanziale stabilità dei traffici nel porto di Piombino (+1,2 per cento).

Il traffico dei passeggeri di linea registra complessivamente un incremento del 15,5 per cento e raggiunge 9 milioni di unità, rispetto ai 7,8 milioni del 2021. L'incremento maggiore (26,3 per cento) è stato registrato nel porto di Livorno, seguito dai porti Elbani (11,5 per cento) e da Piombino (10,8 per cento), che peraltro raggiunge nel 2022 circa 3,2 milioni di unità.

Il traffico crocieristico registra una netta ripresa, passando da 59.138 a 467.863 unità, pur rimanendo largamente al disotto delle 888.346 unità raggiunte nel 2019.

La gestione di competenza mostra un avanzo di circa 21,7 milioni, determinato dalla sommatoria dei saldi delle poste correnti e di quelle in conto capitale, entrambi positivi.

Il risultato di amministrazione, pari a 148,8 milioni, aumenta del 18 per cento rispetto all'esercizio precedente; il risultato economico si decrementa del 37 per cento, passando da 6,6 a 4,1 milioni. Il patrimonio netto cresce del 2 per cento, in misura pari all'avanzo economico, da a 204,4 a 208,5 milioni.

Il totale dei residui attivi e passivi del 2022 risulta ulteriormente incrementato rispetto al 2021, a causa del basso tasso di smaltimento degli stessi specialmente in conto capitale. Si ribadisce l'avviso di questa Sezione, già rappresentato in precedenti referti, che si debba tener conto del criterio di imputazione agli esercizi finanziari delle sole obbligazioni giuridicamente perfezionate attive e passive (accertamenti e impegni; artt. 26 e 31 del d.p.r. n. 97 del 2003), in conformità al principio di competenza finanziaria.

L'AdSP è subentrata alle ex Autorità portuali nella partecipazione delle società da queste detenute.

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

L'ex A.p. di Livorno, invece, deteneva partecipazioni dirette in 5 società.

Si evidenzia che gli adempimenti obbligatori di cui agli artt. 20 e 24 del d. lgs. n. 175 del 2016

sono stati posti in essere dalla AdSP, con propri provvedimenti tutti comunicati regolarmente a questa Corte e pubblicati sul sito istituzionale dell'Autorità.

Dal provvedimento di revisione periodica delle partecipazioni del 31 dicembre 2023, emerge che la società Interporto Toscano A. Vespucci s.p.a., la cui gestione si era chiusa nel 2021 con un risultato d'esercizio negativo, ha conseguito nel 2022 un risultato di esercizio positivo di 2,1 milioni, a seguito della cessione di un immobile perfezionata ad inizio dell'esercizio 2022. L'AdSP ha precisato, inoltre, che la società sta predisponendo un aggiornamento del *business plan* che consentirà di perseguire l'obiettivo di equilibrio finanziario, economico e patrimoniale nel medio/lungo periodo. Questa Corte si riserva, nei successivi referti, di monitorare attentamente il perseguimento di tale equilibrio.

Inoltre, nella revisione periodica al 31 dicembre 2022 sono state incluse 5 società indirettamente partecipate dall'AdSP per il tramite della predetta società Interporto Toscano A. Vespucci s.p.a. In data 14 febbraio 2022 sono stati siglati infatti patti parasociali da parte di Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Regione Toscana, Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, Provincia di Livorno, Comune di Livorno e Comune di Collesalvetti, i quali esprimono complessivamente il 58,62 per cento del capitale sociale.

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

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

