DOC XV, n. 303

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 Mare di Sardegna, per l'esercizio 2022.

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

L'occasione è gradita per inviare distinti saluti.

Manuela Arrigucci

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

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

Camera dei Deputati ARRIVO 25 ottobre 2024 Prot: 2024/0001798/TN - Doc. firmato digitalmente da: MANUELA ARRIGUCCI + 1

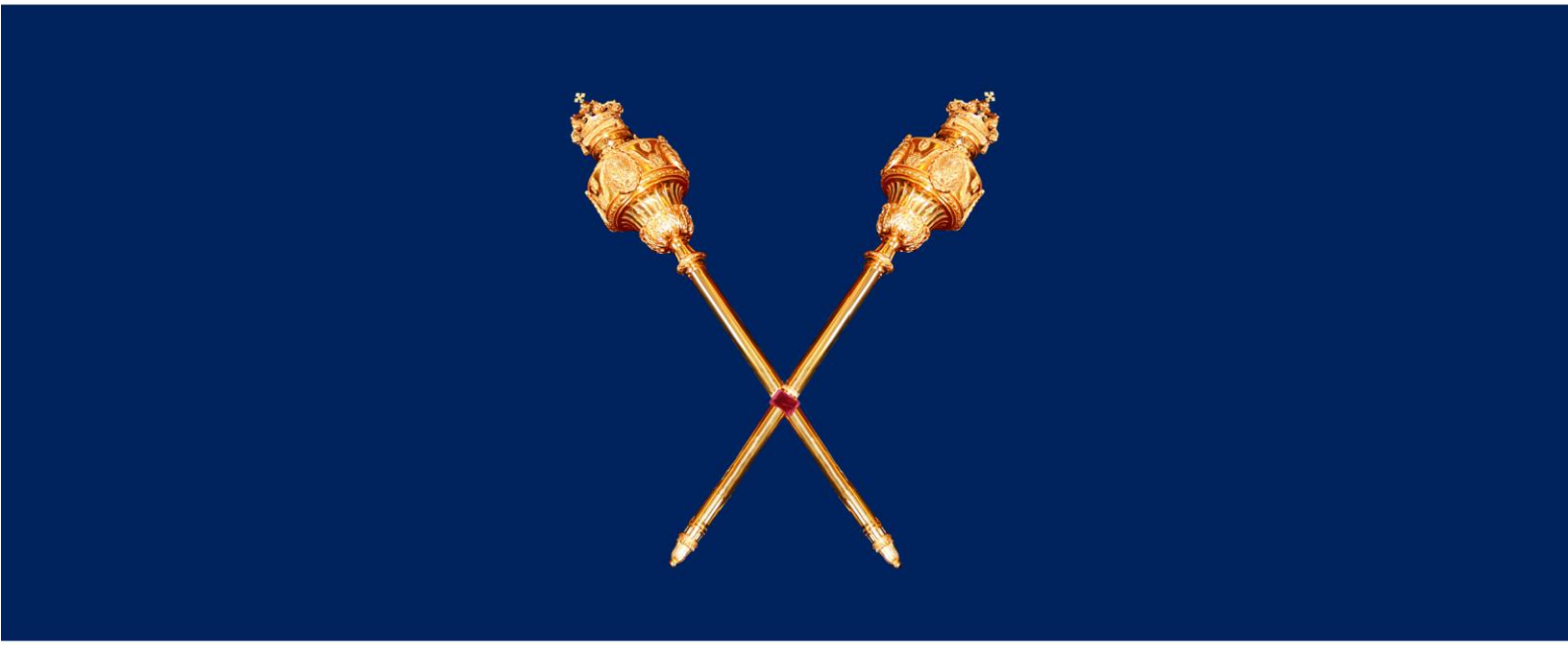
CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

2022

Determinazione del 17 ottobre 2024, n.136



CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

2022

Relatore: Consigliere Stefano Perri

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati

la dott.ssa Alessandra Manetti

Determinazione n.136/2024

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 17 ottobre 2024;

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

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

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

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

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

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

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

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Stefano Perri, 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 Mare di Sardegna per l'esercizio 2022;

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

P. Q. M.

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

Il RELATORE
Stefano Perri
f.to digitalmente

Il PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
f.to digitalmente

depositato in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
f.to digitalmente

INDICE

PREMESSA 1
1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO 2
1.1 Quadro normativo 2
1.2 Disposizioni emergenziali e interventi connessi al PNRR. 5
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO 10
2.1 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo 11
3. IL PERSONALE 13
3.1. Assetto organizzativo 13
3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio 14
3.3. Incarichi di studio, consulenza e contenzioso. 16
3.4. Spesa del personale 18
3.5. Trasparenza e valutazione della "*performance amministrativa*" 20
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE 22
5. L'ATTIVITA' 25
5.1. Attività promozionale 25
5.2. Regolazione dei servizi di interesse generale e attività negoziale 25
5.3. Manutenzione ordinaria e straordinaria e grandi opere di infrastrutturazione 30
5.4 Attività autorizzatoria di operazioni e servizi portuali e di gestione del demanio marittimo 33
5.5 Traffico portuale 37
6. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE 40
6.1. Dati significativi della gestione 40
6.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate 41
6.3. Situazione amministrativa e andamento dei residui 49
6.4. Conto economico 52
6.5. Lo stato patrimoniale 54
6.6. Partecipazioni 57
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 59

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Progetti e fonti di finanziamento 9
Tabella 2 - Emolumenti agli organi di amministrazione e di controllo: Impegni 12
Tabella 3 - Pianta organica e consistenza del personale 16
Tabella 4 - Spesa per il personale 18
Tabella 5 - Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2022 18
Tabella 6 – Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2021 19
Tabella 7 – Importi erogati: 19
Tabella 8 - Programma triennale opere pubbliche dell'AdSP 2022-2024 24
Tabella 9 - Programma triennale opere pubbliche dell'AdSP 2024-2026 24
Tabella 10 - Servizi di interesse generale porto di Cagliari 26
Tabella 11 - Servizi di interesse generale: 27
Tabella 12 – Attività negoziale e tipologia di affidamento 29
Tabella 13 – Opere infrastrutturali 31
Tabella 14 - Entrate per canoni 37
Tabella 15 - Traffico merci e passeggeri complessivo 37
Tabella 16 - Traffico merci per singoli porti nel 2021 38
Tabella 17 - Traffico merci per singoli porti nel 2022 38
Tabella 18 - Traffico passeggeri per singoli porti (unità)nel 2021 39
Tabella 19 - Traffico passeggeri per singoli porti (unità) nel 2022 39
Tabella 20 - Principali saldi contabili della gestione 41
Tabella 21 - Andamento delle entrate e delle uscite 41
Tabella 22 - Rendiconto finanziario – entrate 43
Tabella 23 - Rendiconto finanziario – uscite 44
Tabella 24 -Tasse portuali e di ancoraggio disaggregate 45
Tabella 25 - Situazione amministrativa 50
Tabella 26 - Gestione residui attivi e passivi 51
Tabella 27 - Conto economico 53
Tabella 28 - Stato patrimoniale 56

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'articolo 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2022 dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.
Il precedente referto relativo all'esercizio 2021 è stato approvato con determinazione n. 75 del 27 giugno 2023 e pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 108.

1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1 Quadro normativo

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 è significativamente intervenuto sulla previgente legislazione 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 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.

In tale contesto normativo si colloca la nascita dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, comprendente i porti di Cagliari e Olbia Golfo Aranci - già sede delle soppresse Autorità portuali - e i nuovi porti di Foxi-Sarroch, Porto Torres, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale) e Arbatax.

Le funzioni ed i compiti di detta AdSP sono ricavabili dalle disposizioni che attengono all'operatività dei porti. 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.

Va comunque ricordata la decisione del 4 dicembre 2020 della Commissione UE che ha censurato - in linea con gli orientamenti già assunti per gli scali di altri Paesi europei - l'esenzione dall'imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali per ipotizzata violazione dei principi di concorrenza, richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme UE in materia di aiuti di Stato, a partire dal 1° gennaio 2022.

La detta decisione è stata impugnata il 29 marzo 2021 davanti al Tribunale UE, ai sensi dell'art. 256 del Trattato e dell'art. 51 dello Statuto della Corte di Giustizia, da tutte le AdSP.

In tale contesto il legislatore nazionale è intervenuto con l'art. 4 bis del d.l. 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto 2022, n. 108, che, al comma 1, ha modificato l'art 6 della l. n. 84 del 1994. In particolare, con il comma 9 bis, è stato fissato il principio in base al quale le AdSP rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES).

Il comma 9 ter, inoltre, ha stabilito 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. Per quel che riguarda le entrate da tassazione si prevede che sia un decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims), di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze (Mef) a stabilire "i limiti minimi e massimi" delle varie tipologie di prelievi e i "criteri per la determinazione degli stessi." Trattandosi di risorse vincolate nella destinazione le AdSP avranno l'onere di determinare i vari importi all'interno di tali limiti e di provvedere alla rendicontazione.

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

Con il comma 2 dello stesso art. 4 bis si 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.

Va richiamata a tale proposito la recente sentenza del Tribunale UE, depositata il 20 dicembre 2023, che ha deciso sul ricorso volto all'annullamento della decisione (UE) 2021/1757 della Commissione europea, causa T 166/21, concludendo nel senso che la decisione (UE) 2021/1757 della Commissione, del 4 dicembre 2020, relativa al regime di aiuti SA.38399 – 2019/C (ex 2018/E) cui l'Italia ha dato esecuzione – Tassazione dei porti in Italia, è annullata nella parte in cui essa qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica. Per il resto, il ricorso è respinto. In tale prospettiva, il Tribunale dell'Unione europea conferma che non è lecita l'esenzione dei redditi delle AdSP nazionali, se non quelli generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'articolo 16 della legge n. 84/1994, aspetto su cui peraltro il legislatore del 2022 aveva già provveduto a non qualificare tale attività come esercizio di attività commerciale.

In materia poi di concessioni del demanio portuale, si deve evidenziare la sostituzione del testo dell'art. 18 della l. 84 del 1994 operata dall'art. 5, c.1, l. 5 agosto 2022 n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021). Il nuovo testo stabilisce che le concessioni sono affidate,

previa determinazione dei relativi canoni 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, garantendo condizioni di concorrenza effettiva e quindi nel rispetto dei princìpi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità. Il successivo comma 2 prevede l'emanazione, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge (27 agosto 2022), di un decreto attuativo da parte del Mims di concerto con il Mef, 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.

Per maggiori dettagli normativi si fa rinvio al referto 2021.

Si fanno salvi, infine, gli effetti degli atti concessori esistenti alla data di entrata in vigore della l. n. 118 del 2022.

In data 28 dicembre 2022 è stato emanato il D.M. n. 202 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti contenente il "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, e ora anche obiettivo del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Nel referto sull'esercizio precedente, si dava notizia delle criticità emerse in sede di ispezione amministrativo contabile svolta nel 2022 da parte dei Servizi ispettivi del MEF-RGS. Sono state contestate alcune condotte anche di tipo omissivo poste in essere dall'AdSP, che sono state già oggetto di esame nel referto sull'esercizio 2021. Si evidenzia in proposito che, a seguito del contraddittorio svolto tra l'Ente e le Amministrazioni vigilanti, e delle misure adottate dall'AdSP, il Mef, con nota del 2 novembre 2023, ha dichiarato concluso il procedimento ispettivo. Alcune delle misure più significative adottate dall'AdSP sono illustrate nei singoli paragrafi della presente relazione.

1.2 Disposizioni emergenziali e interventi connessi al PNRR.

Le disposizioni emergenziali

Nelle relazioni per gli esercizi 2020 e 2021, in particolare, sono state citate le molteplici misure di sostegno al settore portuale, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da "Covid-19,". Giova qui rammentare che le norme emergenziali e segnatamente l'art. 199, c. 3, del d.l. n. 34 del 2020 sono intervenute anche sul delicato terreno delle proroghe dei rapporti autorizzatori e concessori già scaduti all'atto della dichiarazione dello stato di emergenza pandemica e ancora in corso nel maggio del 2020, alla data di emanazione del decreto-legge, postergandone la durata ex lege per 12 mesi. Per effetto dell'art. 5, c. 3 bis, del d.l. 21 ottobre 2021, n. 146, convertito dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, le proroghe in argomento sono state elevate a 24 mesi, sia pure con salvaguardia degli esiti di eventuali gare già bandite. L'applicazione di siffatte disposizioni evidentemente influisce sull'ordinaria sequenza di scadenze e rinnovi delle concessioni in argomento, anche per il 2021 e 2022.

In questo contesto, sono state introdotte da ultimo anche norme per l'AdSP del Mare di Sardegna. Si fa riferimento all'art.1, c. 997, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio per il 2022) che, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivante dall'emergenza da *Covid*-19 e al fine di sostenere l'occupazione e di accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza portuali, ha autorizzato l'Ente ad istituire, entro la data del 30 giugno 2022, per i porti nei quali almeno l'80 per cento della movimentazione di merci containerizzate avviene o sia avvenuta negli ultimi cinque anni in modalità *transhipment* e nei quali persistano da almeno dodici mesi stati di crisi aziendale o cessazioni delle attività terminalistiche, un'Agenzia per la somministrazione del lavoro e per la riqualificazione professionale nella quale confluiscono i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi degli artt. 16 e 18 della legge, n. 84 del 1994. L'attività dell'Agenzia predetta, la cui durata non può superare i trentasei mesi, è svolta avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nei bilanci dell'Autorità.

Avvalendosi di tale facoltà, con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 3 marzo 2022, l'AdSP ha approvato lo statuto e l'atto costitutivo della società K.A.L.Por.T, interamente partecipata dall'AdSP, con un capitale di euro 20.000.

A tali misure si aggiungono 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).

Gli 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 nazionale per gli investimenti complementari (PNC) a carico dei fondi complementari.

Il settore dei porti, infatti, è contemplato dal PNRR, che, nel considerare le AdSP sia quali soggetti attuatori che realizzatori, ne accentua la considerazione quale *asset* strategico della politica della mobilità, dedicando ad esso un intero ambito della misura 3 (infrastrutture per una mobilità sostenibile) - componente 2 (intermodalità e logistica integrata) e prevedendo apporti finanziari per la sostenibilità ambientale dei porti stessi (c.d. programma *Green Ports*) pari a 270 milioni di euro, a carico dei fondi europei.

Con l'art.1, c.1 del d.l. n. 59 del 6 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla l. 1°luglio 2021, n. 101, è stato approvato inoltre il Piano nazionale per gli investimenti complementari (Pnc), finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del PNRR e sono state ripartite le relative risorse per complessivi 30.622,46 milioni per gli anni dal 2021 al 2026. Al settore portuale sono state destinate risorse per complessivi 2.860 milioni.

Il decreto Mef del 6 agosto 2021 ha assegnato le risorse finanziarie previste dal PNRR alle amministrazioni titolari degli interventi e ha ripartito i traguardi e gli obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione.

Il decreto Mims del 13 agosto 2021, n.330 ha ripartito tra tutte le AdSP l'importo complessivo di 2,8 miliardi utilizzabili dal 2021 al 2026, di cui alle regioni del Sud è stato destinato il 43 per cento. La ripartizione delle risorse e il monitoraggio conseguente sui risultati raggiunti sono stati già oggetto di riflessione nel referto dell'esercizio precedente, cui pertanto si rinvia.

Con il d.l. n. 19 del 2 marzo 2024, convertito dalla legge 29 aprile 2024, n. 56, contenente "ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR", all'art.1, comma 6, è stata operata una rimodulazione degli interventi finanziati dal PNC. Per molti programmi delle AdSP c'è

stata una ridefinizione solo temporale, con lo storno dei fondi previsti per il 2024 e 2025 e il rifinanziamento nella medesima misura nel 2027 e 2028[1].

Le norme (art.1, c.11 e 12) hanno disposto anche che, al fine di adeguare i programmi e gli interventi del PNC ai rifinanziamenti e alle riduzioni disposte, con decreto del MEF, adottato di concerto con il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, da emanare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del d.l. n.19 del 2024, si provvederà all'aggiornamento dei cronoprogrammi procedurali contenenti gli obiettivi iniziali, intermedi e finali dei programmi e degli interventi del medesimo Piano, fermo restando il rispetto del cronoprogramma finanziario.. Le norme hanno abrogato inoltre il comma 7-*bis* dell'art. 1 del d.l. n. 59 del 2021, che prevedeva la revoca dei finanziamenti a valere sulle risorse del PNC, nel caso di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale degli adempimenti o nel caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio, qualora non risultassero assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti.

Tra i vari provvedimenti contenuti nel citato decreto PNRR, all'art. 20 bis si dispone che le Autorità di sistema portuale garantiscano entro il 30 giugno 2024 l'interoperabilità tra i sistemi *Port community system* con la Piattaforma logistica nazionale per la rete dei porti, mediante la realizzazione di un sistema digitale che consenta lo scambio di dati tra le amministrazioni pubbliche e i soggetti privati operanti nel settore del trasporto di merci e della logistica.

In attuazione di tale disposizione, il Mit, con d.m. del 28 febbraio 2024, ha assegnato alle 16 AdSP l'importo complessivo di euro 15.994.300, a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" – Sub investimento 2.1.2 "Rete di porti e interporti" del PNRR, per finanziare le proposte di investimento finalizzate allo sviluppo e l'implementazione dei servizi *Port Community System* (PCS) per l'interoperabilità con le Pubbliche amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN).

Alla data del 30 giugno 2024, ultimo monitoraggio effettuato da questa Sezione, è risultato che l'AdSP del Mare di Sardegna è soggetto attuatore di complessivi 16 progetti, finanziati con fondi PNRR-PNC per euro 201.791.703, , di cui 14 per la Missione 3 Componente 2 (infrastrutture per la mobilità sostenibile), un progetto per la Missione 2 Componente 2.1 (Agricoltura sostenibile ed economia circolare) e un progetto per la Missione 5 Componente 3 (Interventi speciali per la coesione territoriale).

[1] Gli incrementi di cui al comma 6, c, 4, 5 e 6, trovano infatti corrispondenza nelle riduzioni disposte al comma 8, lettera a, 11,12,13 e 14.

Per quanto riguarda i progetti M3C2, 8 sono finanziati dal PNC per 170,2 mln, di cui un progetto finalizzato all'aumento selettivo della capacità portuale, finanziato dal PNC (per 99,4 milioni) e con risorse dell'AdSP e altre fonti per 238,5 milioni. L'AdSP ha precisato che tale progetto, riguardante la realizzazione dei banchinamenti del nuovo *terminal ro - ro* presso il Porto canale di Cagliari, è in fase di esecuzione e sono stati raggiunti gli obiettivi al 30 giugno 2024.

I restanti 7 progetti finanziati dal PNC riguardano l'elettrificazione delle banchine (*cold ironing)* nei porti della circoscrizione portuale. L'AdSP ha comunicato che per tutti e 8 i progetti suddetti sono stati raggiunti gli obiettivi al 30 giugno 2024 e per i 7 progetti di *cold ironing* è in fase di stipula il contratto a seguito dell'aggiudicazione dell'appalto integrato complesso, sulla base del progetto preliminare. È in corso di predisposizione da parte dell'appaltatore la progettazione definitiva ed esecutiva.

Altri 5 progetti M3C2, finanziati dal PNRR per euro 13.984.583, rientrano nel progetto *Green ports* e risultano tutti non avviati. L'AdSP ha precisato che la scadenza da cronoprogramma è al 30 giugno 2026, data in cui il progetto deve essere ultimato e rendicontato e ha indicato le motivazioni per cui tali progetti non sono stati ancora avviati.

Per quanto riguarda gli altri 2 progetti finanziati dal PNRR, per un progetto, finanziato per euro 7.627.120, che riguarda la realizzazione di un centro servizi polifunzionale per la logistica agroalimentare ("ce.s.p.l.a.") nel porto di Santa Giusta – Oristano", è in fase di pubblicazione il bando di gara.

Per quanto riguarda l'altro progetto M5C3, (interventi infrastrutturali per le Zes) finanziato dal PNRR per 10 milioni, relativo ai lavori di realizzazione della strada di collegamento del Terminal Ro Ro nell'avamporto ovest del Porto Canale con lo svincolo viario esistente sulla SS 195 e ripristino della ex SS 195 – Porto di Cagliari, la Stazione Appaltante ha avviato la procedura di risoluzione del contratto per gravi inadempimenti contrattuali da parte dell'appaltatore, ai sensi dell'art. 122 c. 3 del d.lgs n. 36 del 2023. Al 30 giugno 2024 l'AdSP era in attesa del parere obbligatorio del Collegio Consultivo Tecnico ex art. 216, c. 2 del d.lgs. n. 36 del 2023.

Infine, il progetto relativo alla digitalizzazione della catena logistica, finanziato per 1 milione dal PNRR è in fase di progettazione esecutiva.

Le somme complessivamente trasferite a valere sui finanziamenti PNRR/PNC, ammontano ad euro 90.867.603 e i pagamenti effettuati dall'AdSP a euro 67.935.026.

Nella tabella seguente sono riportati i progetti presentati dall'AdSP del Mare di Sardegna, alla data del 30 giugno 2026, distinti secondo le fonti di finanziamento (PNRR, PNC, fonti proprie e altre fonti), le somme ricevute a valere sul PNC/PNRR e le somme pagate alla data del 30 giugno 2024.

Tabella 1 - Progetti e fonti di finanziamento

Autorità di sistema portuale (AdSP)	Missione	n. progetti	risorse PNRR	risorse PNC	Autofin.	Altre fonti	Totale	Risorse trasferite su PNC/PNRR	Pagate
AdSP Mare di Sardegna	M3C2	6	13.984.583		4.377.073		18.361.656	0	0
	M3C2	8		170.180.000	237.900.424	655.881	408.736.305	89.867.603	65.982.154
	M2C1	1	7.627.120		0		7.627.120	0	162.044
	M5C3	1	10.000.000		0		10.000.000	1.000.000	1.790.828
	TOTALE	**16**	**31.611.703**	**170.180.000**	**242.277.497**	**655.881**	**444.725.081**	**90.867.603**	**67.935.026**

Fonte: elaborazione dati Ente quinto monitoraggio

Per gli interventi finanziati con fondi PNC, la rendicontazione avviene tramite la piattaforma BDAP del MEF e trasmissione al MIT della relativa documentazione, mentre con riferimento agli interventi finanziati con fondi PNRR, la rendicontazione avviane tramite la piattaforma ReGIS.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

Sono organi dell'AdSP il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica dei menzionati organi è stabilita in quattro anni.

Gli emolumenti del Presidente, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione sono a carico del bilancio dell'Autorità di sistema portuale e vengono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Va richiamato per completezza il d.p.c.m. 23 agosto 2022, con il quale 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" che troverà applicazione a partire dai prossimi rinnovi delle cariche.

Il Presidente

Il Presidente dell'AdSP è stato nominato con decreto ministeriale n. 284 del 14 luglio 2021, per un quadriennio a decorrere dal 18 luglio 2021. Sui relativi poteri si fa rinvio alle precedenti relazioni.

Anche il trattamento economico, previsto dal d.m. n. 456 del 16 dicembre 2016 e deliberato dal Comitato di gestione con la delibera n. 2 del 2017, ammonta a 170.000 euro annui lordi per la parte fissa ed euro 60.000 per la parte variabile. La parte variabile erogata nel 2022 si riferisce all'attività svolta nel 2021, a seguito della necessaria verifica del raggiungimento degli obiettivi; analogamente per l'anno 2022 il compenso in questione è stato erogato nell'anno 2023.

L'AdSP ha attestato che quanto complessivamente corrisposto al Presidente, al lordo dei contributi previdenziali, assistenziali e degli oneri fiscali a suo carico, rientra nei limiti previsti dal disposto dall'art. 13 del decreto-legge 24 aprile 2014 n. 66, convertito dalla legge 23 giugno 2014, n. 89.

Il Comitato di gestione

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 236 del 27 luglio 2021 è stato nominato il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, composto dal Presidente dell'Ente stesso, da un delegato dell'Autorità marittima di Cagliari, da un rappresentante della regione Sardegna, da

uno della città metropolitana di Cagliari e da uno della città di Olbia. Ogni componente del Comitato ha diritto a un gettone di presenza fissato in euro 30 a seduta. Nell'esercizio in esame sono stati impegnati euro 360 per gettoni riferiti a 6 sedute (12 gettoni corrisposti ai componenti che non vi hanno rinunciato).

L'AdSP ha precisato, altresì, che per i membri del Collegio dei revisori che hanno partecipato alle sedute (n.7) del Comitato di gestione sono stati impegnati ed erogati gettoni di presenza per euro 540.[2]

Il Collegio dei revisori dei conti

Esso è formato da tre componenti effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Mims, in possesso di specifica professionalità. Il Presidente e un membro supplente sono designati dal Mef.

Con decreto ministeriale n. 419 del 28 ottobre 2021 è stato nominato per un quadriennio il Collegio dei revisori dei conti. Ai componenti, nelle more dell'emanazione del d.m. di cui all'art. 11 della legge n. 84 del 1994, sono stati attribuiti i compensi fissati provvisoriamente nella misura lorda di euro 18.400 per il Presidente e di euro 13.800 per ciascuno dei due membri, mentre è stato previsto un compenso di euro 2.300 per ciascuno dei due supplenti. Oltre a indennità di missione, spese e contributi diversi a carico dell'azienda.

2.1 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Nella tabella che segue è riportata la spesa impegnata nel 2022 per i compensi spettanti agli organi di amministrazione e controllo e dei rimborsi spese, posta a raffronto con i dati del 2021.

[2] Viene riconosciuto il gettone di presenza per le sedute del comitato di gestione (€ 30,00/seduta, ex delibera del Comitato di Gestione n. 2 del 17.11.2017).

Tabella 2 - Emolumenti agli organi di amministrazione e di controllo: Impegni

	2021	2022	var. %
Indennità di carica al Presidente	230.021	230.000	0,0
Rimborso spese al Presidente	4.691	9.123	94,5
Comitato di gestione	1.112	900	-19,1
Collegio revisori	79.308	76.823	-3,1
Gettoni e rimborsi commissioni	16.502	18.035	9,3
Oneri previdenziali e assistenziali a carico AdSP	48.047	48.610	1,2
TOTALE	**379.681**	**383.491**	1,0

Fonte: Elaborazione C.d.C su rendiconto gestionale 2022

Nel 2022 è stato impegnato in conto competenza per il Presidente l'importo complessivo di euro 230.000, oltre ai contributi a carico dell'Ente. Detti impegni sono comprensivi della parte variabile riferita all'attività svolta nel 2021. I rimborsi spese per missioni ammontano a 9.123, euro.

Il totale dei compensi impegnati sul capitolo relativo al Collegio dei revisori è pari a euro 76.823, di cui euro 50.600 per compensi, oltre a indennità di missione, spese e contributi diversi a carico dell'azienda. L'Ente contabilizza su un unico capitolo degli organi di revisione, anche i compensi all'OIV, che nel 2022 ammontano a euro 16.600, (8.000 per il Presidente, 6.000 un componente e 2.600 per un altro componente che si è dimesso a maggio 2022), oltre a indennità di missione, spese e contributi diversi a carico dell'azienda.

Gli oneri previdenziali ed assistenziali a carico dell'Ente ammontano a 48.610 euro.

Ai sensi dell'art. 1, c. 590 e seguenti, della l. 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), le AdSP sono tenute a contribuire al perseguimento degli obiettivi di finanza pubblica, mediante il contenimento delle spese per beni e servizi nel limite del valore medio sostenuto, per le medesime finalità, negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018, come risultante dai relativi rendiconti o bilanci deliberati.

Il comma 593, art.1, della suddetta legge, ha previsto il superamento del limite di cui sopra, in presenza di un corrispondente aumento dei ricavi o delle entrate accertate in ciascun esercizio rispetto all'esercizio 2018. I versamenti al bilancio dello Stato sono stati aumentati nella misura del 10 per cento rispetto ai corrispondenti versamenti effettuati nel 2018.

Il Collegio dei revisori ha attestato che l'Ente ha effettuato i versamenti prescritti dalle norme di contenimento della spesa pubblica, per un importo di euro 725.539.

3. IL PERSONALE

3.1. Assetto organizzativo

Il Segretariato generale

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si avvale del Segretariato generale, che si compone del Segretario generale e dalla Segreteria tecnico – operativa, ai sensi dell'articolo 10 della l. n. 84 del 1994.

Il Segretario generale, che deve essere scelto tra gli esperti di comprovata qualificazione, nominato su proposta del Presidente con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 16 febbraio 2018 e rinnovato con delibera n. 15 del 2021- è stato assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta ex articolo 10 della legge n. 84 del 1994. L'attuale contratto del Segretario generale ha avuto decorrenza dal 16 febbraio 2022.

Il medesimo non è inserito nella pianta organica.

Complessivamente per la carica di Segretario generale sono stati impegnati nell'anno 2022 euro 197.951, oltre ad indennità di missione e contributi a carico dell'Autorità, compresa l'indennità sostitutiva della mensa e la quota variabile 2021. Il pagamento della quota variabile 2022 è stato rinviato al 2023 per accertare il raggiungimento degli obiettivi assegnati.

Anche per il Segretario generale l'Ente ha attestato che quanto complessivamente percepito è contenuto nei limiti previsti dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge del 2014.

La Segreteria tecnico-operativa costituisce un unico centro di responsabilità amministrativa, al quale fanno riferimento due strutture di livello dirigenziale (l'Area tecnica e l'Area amministrativa), i cui incarichi devono essere conferiti all'esito delle procedure di evidenza pubblica previste per gli enti pubblici non economici.

Sportello unico amministrativo e Organismo di partenariato della risorsa mare

Il SUA ha la finalità di garantire miglioramenti nel processo di digitalizzazione delle procedure amministrative per un servizio all'utenza più celere, efficace e sostenibile. In questa prima fase è rivolto principalmente alla gestione delle pratiche relative al registro ex art. 68 del Codice della navigazione. Tutte le istanze dovranno, quindi, essere presentate tramite il nuovo sportello.

Con direttiva dell'Amministrazione vigilante n. 166 del 21 aprile 2021 è stato previsto l'avvio della digitalizzazione di almeno il 10 per cento dei procedimenti individuati in base al disposto dell'articolo 15 bis della legge n. 84 del 1994; con successiva direttiva del febbraio 2022 la digitalizzazione dei procedimenti suindicati è stata prevista come obiettivo della *performance* dirigenziale per cui il 60 per cento dei procedimenti digitalizzati è divenuto il *target* finale dell'obiettivo da realizzare entro il 31 dicembre 2022. L'AdSP ha comunicato che al 31 dicembre 2022 era stato digitalizzato l'80 per cento dei procedimenti e che la digitalizzazione dei provvedimenti è stata completata nel corso del 2023 e pubblicata a gennaio 2024.

L'Organismo di partenariato della risorsa mare L'articolo 11-bis della legge di riordino delle Autorità portuali nel testo vigente a seguito della novella del 2016 ha previsto che presso ciascuna Autorità di sistema portuale sia istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare. La composizione e i relativi poteri sono indicati dalla legge e sono riportati nel referto dell'anno 2018. Con decreto presidenziale n. 125 del 14 dicembre 2017 è stato costituito il predetto Organismo. Non sono state segnalate novità di rilievo per quanto attiene al funzionamento dell'Organismo di partenariato, che secondo quanto comunicato dall'Ente, nel corso del 2022 si è riunito 6 volte.

3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio

In data 25 febbraio 2021 l'AdSP ha adottato la pianta organica del personale, approvata in data 3 maggio 2021 dal Ministero vigilante, che prevedeva, come organico di diritto, n. 107 unità, di cui 7 dirigenti, 21 quadri e 79 impiegati.

La pianta organica è stata modificata nel corso del 2023, come da delibera del Comitato di gestione n. 5 del 27 aprile 2023, approvata dal Mit in data 24 maggio 2023 e prevede 111 unità, di cui 8 dirigenti, 21 quadri e 82 impiegati.

Il Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) 2022-2024, è stato adottato con decreto del Presidente n. 222 del 29 giugno 2022, successivamente aggiornato con il decreto n.93 del 30 marzo 2023 (PIAO 2023-2025) e n. 20 del 31 gennaio 2024 (PIAO 2024-2026).

Secondo quanto riportato in nota integrativa, il personale in forza al 31 dicembre 2022, oltre al Segretario Generale, è pari a 96 unità, di cui n. 77 a tempo indeterminato e n.18 a tempo determinato ed 1 unità in posizione di distacco dal Tar Sardegna. Sono state portate a termine le procedure di selezione definite con decreto n. 402 del 22 dicembre 2021, che hanno determinato l'assunzione con contratto a tempo determinato di 12 unità di personale di 4° livello, con decorrenza 1° febbraio 2022 e di 6 unità con decorrenza 19 aprile 2022. L'AdSP inoltre ha proceduto, ai sensi dell'art.15 del regolamento del personale, a indire due procedure selettive interne per l'inquadramento dei dipendenti aventi titolo al livello superiore a quello posseduto. Nel corso del 2022 sono cessate tre unità di personale.

Il personale è allocato principalmente negli uffici delle soppresse Autorità portuali di Cagliari (59 unità) ed Olbia (31 unità), e a Porto Torres (5 unità), mentre nessun dipendente risulta essere stato assegnato agli uffici di Golfo Aranci e Santa Teresa, la cui copertura è effettuata con personale in missione in funzione delle esigenze. Ad Oristano risulta essere stato trasferito un dipendente della sede di Olbia con funzioni di *front office* e collaborazione con il RUP per l'esecuzione dei lavori negli immobili dell'Ente.

L'unità di V livello a tempo determinato, presente al 31 dicembre 2022 presso gli uffici di Cagliari è stata distaccata da altra Amministrazione. Tale unità è stata inquadrata nei ruoli, a seguito di procedura straordinaria di cui all'art.6, c.3 del d.l. n.36 del 30 aprile 2022, con decorrenza 1° gennaio 2023.

Nel corso del 2022 è stata indetta la procedura concorsuale per l'assunzione a tempo indeterminato di n.1 dirigente. L'assunzione ha avuto luogo in data 1° marzo 2023.

A luglio 2022 è stata avviata la procedura concorsuale per l'assunzione a tempo determinato, per 24 mesi, di 3 impiegati amministrativi. L'assunzione è stata disposta con decreto n.475 del 22 dicembre 2022, con decorrenza 1° febbraio 2023.

Di seguito si espone la tabella con la pianta organica e la consistenza del personale in servizio al 31 dicembre 2022, posto a raffronto con l'esercizio precedente.

Tabella 3 - Pianta organica e consistenza del personale

Posizioni	Organico delibera C.P. n.9 del 2021	Dipendenti in servizio al 31/12/2021	Dipendenti in servizio al 31/12/2022	SEDI							
				Cagliari	Olbia	Porto Torres	Oristano	Portovesme	Arbatax	Golfo Aranci	Santa Teresa
DIRIGENTI	7	5	5	3	2	0	0	0	0	0	0
QUADRI A e **B**	21	20	21	12	9	0	0	0	0	0	0
IMPIEGATI livello I-II-III-IV-V	79	54**	70***	44*	20	5	1	0	0	0	0
Totali	**107**	**79**	**96**	**59**	**31**	**5**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**

Fonte: AdSP
*di cui 1 autista in distacco dal Tar.
**di cui 5 unità appartenenti alle categorie protette, di cui 3 in servizio a Cagliari e 2 a Olbia.
*** di cui 6 unità appartenenti alle categorie protette, 5 a Cagliari ed 1 a Olbia.

3.3. Incarichi di studio, consulenza e contenzioso.

Sul capitolo di bilancio di parte corrente relativo a "incarichi e consulenze" dell'AdSP, sono stati assunti impegni di spesa per euro 2.648.

L'Ente, in sede istruttoria, ha dichiarato che per gli incarichi tecnici che attengono direttamente alla realizzazione delle opere infrastrutturali, e che quindi sono considerati spese accessorie delle stesse, i conseguenti costi sono inseriti nei relativi quadri economici degli interventi.

Con riferimento agli incarichi di consulenza legale, l'Ente ha dichiarato di affidare prevalentemente il contenzioso in materia civile all'Avvocatura dello Stato: nell'esercizio in esame sono stati presentati 3 nuovi ricorsi. Attualmente sono pendenti 24 giudizi in materia di riserve iscritte da imprese aggiudicatarie di opere, decreti ingiuntivi posti in essere dall'AdSP per il recupero dei crediti ed infine giudizi risarcitori per danni subiti da terzi sul demanio. In relazione alla prima tipologia, si evidenzia la controversia sui lavori di realizzazione dei nuovi attracchi del pontile "Isola bianca" (Olbia) per un importo complessivo di oltre 22 milioni di euro, di cui è rimasto pendente un capo per 6 milioni di euro.

Con riferimento alle azioni risarcitorie si osserva che l'Autorità si trova esposta in giudizi di valore superiore a 15 milioni di euro; infine, vi è un altro giudizio instaurato dalla cessata A.P. di Cagliari contro la società privata responsabile per danni da scarsa manutenzione della rete

idrica (valore euro 1.306.000). Vi è stata una sentenza sfavorevole per l'Autorità che ha prodotto appello.

Per quanto riguarda, invece, il contenzioso amministrativo, sono pendenti 27 ricorsi in tema di concessioni demaniali, individuazione del concessionario e determinazione del canone demaniale.

In tema di contenzioso giuslavoristico, è stato definito favorevolmente all'Autorità il ricorso in Cassazione prodotto dalla medesima avverso la sentenza di secondo grado che ha riconosciuto la illegittimità dei tagli stipendiali ex art. 9 del d.l. n.78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio, n. 122, ai dipendenti della ex A.P. di Olbia. Per quanto attiene al recupero degli emolumenti indebitamente erogati, con decreto presidenziale n. 229 del 6 luglio 2022, sono state determinate le somme ancora da recuperare (euro 459.644) e le modalità di versamento notificate ai dipendenti interessati. L'AdSP ha comunicato che al 31 dicembre 2023 sono state recuperate euro 229.660, circa la metà della somma da riscuotere. Sulle predette somme sono stati accertati interessi per complessivi euro 25.526 euro, quasi integralmente riscossi. Sono stati accantonati al fondo rischi euro 22.520 relativi alle somme da recuperare a due dipendenti cessati dal servizio, che hanno presentato ricorso avverso la richiesta di restituzione. Per il restante personale l'Ente detiene il TFR a garanzia delle somme da recuperare.

La Corte di cassazione ha respinto in data 18 gennaio 2024 il ricorso presentato dall'AdSP contro una sentenza della Corte d'Appello, sfavorevole all'AdSP stessa.

Inoltre, è pendente l'appello di un dipendente contro una sentenza del Tribunale di Cagliari in cui lo stesso è risultato soccombente.

Infine, in materia tributaria, pende ancora il ricorso in Cassazione per un contenzioso promosso dall'Agenzia delle entrate, con riferimento a cartelle esattoriali per tributi non versati nel periodo 2003-2005, di importi superiori a tre milioni di euro, della soppressa A.P. di Olbia. Le sentenze di primo e secondo grado sono state favorevoli all'Amministrazione portuale.

Per quanto riguarda la quantificazione in bilancio del fondo rischi da contenzioso, sul quale erano emerse criticità in sede di ispezione ministeriale, l'AdSP ne ha riportato in nota integrativa la quantificazione e le singole poste iscritte al 31 dicembre 2022, ciascuna corredata dal grado di rischio sulla base del quale è stato determinato l'importo accantonato.

Il fondo ammonta al valore complessivo di euro 16.811.508, di cui l'importo per contenziosi in corso ammonta ad euro 15.675.843.

Le spese per liti e risarcimenti ammontano nel 2022 ad euro 11.573.

3.4. Spesa del personale

Nelle tabelle che seguono sono indicate, nell'ordine, la spesa complessivamente impegnata per il personale e il Segretario generale, nonché il costo medio per qualifica e le somme a titolo di compenso premiale corrisposto nell'esercizio all'esame, raffrontate comparativamente con i dati rendicontati dell'esercizio precedente.

Tabella 4 - Spesa per il personale

	2021	2022	var. %
Emolumenti, indennità' e rimborsi al Segretario Generale	190.848	197.951	3,7
Indennità e rimborso spese per missioni al S.G. soggette a limite di spesa	2.635	7.434	182,1
Emolumenti fissi al personale dipendente	5.030.087	5.505.521	9,5
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	1.210.014	1.441.136	19,1
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	0	0	0,0
Emolumenti variabili al personale dipendente	165.677	205.487	24,0
Indennità e rimborso spese per missioni soggette a limite spesa	16.012	52.524	228,0
Indennità e rimborso spese per missioni non soggette a limite di spesa	5.192	0	-100,0
Altri oneri per il personale	56.112	58.484	4,2
Spese per l'organizzazione di corsi per il personale*	54.895	41.329	-24,7
Spese per il personale non dipendente	8.077	5.518	-31,7
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Autorità'	1.735.818	1.968.488	13,4
TOTALE ONERI PER IL PERSONALE DIPENDENTE	**8.475.367**	**9.483.872**	**11,9**

Fonte: elaborazione Corte conti su dati bilancio AdSP.

Gli oneri per il personale rappresentano il 31,2 per cento delle spese correnti, l'importo si è incrementato rispetto al 2021 dell'11,9 per cento per effetto delle assunzioni di personale effettuate nel corso del 2022, di cui si è detto nel paragrafo precedente.

Tabella 5 - Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2022

Descrizione	Segretario	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a	206.166	928.579	1.917.246	4.332.714	7.384.705
Oneri riflessi (a carico ente)	64.832	266.578	518.344	1.118.734	1.968.488
Accantonamento Tfr	19.423	104.642	214.798	416.069	754.932
Costi totali	**290.421**	**1.299.799**	**2.650.388**	**5.867.517**	**10.108.125**
Numero dipendenti	1	5	21	64	91
Costo medio	**290.421**	**259.960**	**126.209**	**91.680**	**111.078**

Fonte: AdSP

Tabella 6 – Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2021

Descrizione	Segretario generale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	195.089	868.094	1.693.324	3.740.231	6.496.738
Oneri riflessi (a carico ente)	60.961	259.458	463.053	925.813	1.709.285
Accantonamento Tfr	16.201	54.129	159.665	302.114	532.109
Costi totali	**272.251**	**1.181.681**	**2.316.042**	**4.968.158**	**8.738.132**
Numero dipendenti	1	5	20,58	55	81,6
Costo medio	**272.251**	**236.336**	**112.538**	**90.330**	**107.111**

Fonte: dati AdSP

L'AdSP ha precisato che il costo medio si riferisce al personale in servizio al 31 dicembre 2022, cui si aggiunge 1 autista distaccato dal Tar; inoltre non compaiono nel numero dei dipendenti, ma incidono sul costo medio, i 3 contratti cessati in corso d'anno: 2 relativi a personale di primo livello e 1 di quarto livello.

Si sottolinea l'accresciuta entità del costo medio, già posizionata su valori elevati nel 2021.

Tabella 7 – Importi erogati:
A titolo di premio nel 2022, posti a raffronto con il 2021

	2021			2022			Δ 22/21
Descrizione	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	
Impiegati*	54	54	292.152	73	73	365.068	72.916
Quadri	20	21	186.949	21	21	195.230	8.282
Dirigenti**	5	6	150.000	5	6	180.000	30.000
Totali	79	81	629.101	99	100	740.298	111.198
Segretario Generale	1	1	48.000	1	1	50.622	2.622
Totali	80	82	677.101	100	101	790.920	113.820

**di cui uno corrisposto al S.G. per un interim.*
** di cui un dipendente in distacco da TAR*

In merito ai premi corrisposti, l'AdSP ha precisato che, oltre alle differenze contrattualmente previste secondo il livello di appartenenza, il riconoscimento è avvenuto dopo la valutazione effettuata dall'OIV in base ai parametri fissati dalle "Linee guida del sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle *performance*", adottate dall'Ente stesso.

L'AdSP ha precisato inoltre che le somme corrisposte a titolo di premio al personale dipendente sono comprese nei costi della contrattazione decentrata e inserite nel relativo capitolo. Detti premi vengono erogati l'anno successivo previa relazione sul raggiungimento degli obiettivi e delle *performance* redatta dal Segretario generale e dall'Organismo interno di valutazione, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo n. 150 del 2009. La loro corretta contabilizzazione è riscontrata dal Collegio dei revisori nei

controlli periodici dei mandati e reversali, che riguardano anche le somme corrisposte a titolo di premio al personale dipendente, oltre che annualmente in sede di riaccertamento dei residui, e sempre adempiendo all'obbligo di pubblicazione dei dati, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

3.5. Trasparenza e valutazione della "*performance amministrativa*"

L'AdSP è assoggettata alle disposizioni contenute nella l. 6 novembre 2012 n. 190, come modificata dal d.lgs. 25 maggio 2016, n. 97 ed è, pertanto, destinataria delle indicazioni del Piano nazionale anticorruzione (Pna), per le parti dedicate agli enti pubblici non economici.

Con decreto presidenziale n. 51 del 21 febbraio 2019 è stato nominato il Responsabile unico della prevenzione della corruzione e della trasparenza dell'AdSP, nella persona di un dirigente dell'Ente, incarico in precedenza attribuito al Segretario generale.

Il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza per il triennio 2021-2023 era stato approvato con decreto del 26 marzo 2021, n. 88.

Le Autorità di sistema portuale sono tenute a costituire l'Organismo indipendente di valutazione della *performanc*e amministrativa (OIV): con decreto n. 9 del 19 gennaio 2021 è stato costituito, a seguito di procedura selettiva pubblica, l'OIV composto da tre membri, per il triennio 2021-2023. L'AdSP ha pubblicato sul proprio sito istituzionale i compensi attribuiti ai componenti di detto organo, nella misura di 8.000 euro lordi al presidente e di 6.000 euro per ciascuno degli altri due componenti.

Con decreto n.2 del 4 gennaio 2024, è stato nominato l'OIV in forma monocratica, a seguito di procedura selettiva pubblica, per il triennio 2024-2026, con il compenso di 8.000 euro lordi, oltre al rimborso spese e alla diaria di missione spettante al personale dipendente con qualifica dirigenziale. Il titolare dell'OIV è coadiuvato da un Nucleo di supporto formato da tre componenti interni.

Con delibera del Comitato di gestione n. 27 del 30 novembre 2022, è stato adottato l'aggiornamento del sistema di programmazione, misurazione e valutazione della *performance* per l'anno 2022, su parere positivo dell'OIV, successivamente aggiornato con delibera n. 28 del 30 novembre 2023.

Risultano pubblicati sul sito istituzionale dell'AdSP, nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente," i referti pregressi (dal 2017) di questa Corte, ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 33 del 14 marzo 2013.

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

L'AdSP organizza e programma 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.

In particolare, la novella citata 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 (DPSS) 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 portuali mere funzioni consultive con riguardo alle aree di interazione porto-città, oltre alla necessità di una previa intesa con gli enti territoriali competenti ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti viari e ferroviari di ultimo miglio.

Infine, le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle Regioni, le aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

Per quanto riguarda l'AdSP della Sardegna va detto che non esiste ancora il DPSS. L'Ente ha fatto presente che è stata creata un'apposita direzione che si occupa delle linee strategiche e delle scelte tecniche da porre in essere nei sette scali di cui può avvalersi l'Autorità di sistema, struttura dirigenziale che a causa della crisi pandemica, nel 2020 non aveva avviato alcuna attività.

Nel 2021 sono state riattivate le attività propedeutiche, con la costituzione di un gruppo di lavoro che ha dato vita ad un primo documento di pianificazione strategica. È stato, altresì, conferito mediante la piattaforma *e-procurement* dell'Ente, ad un Centro universitario

specializzato l'incarico di predisporre il Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), ai sensi dell'articolo 36, comma 2, lett. a), del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50. Nell'anno 2022 il Presidente dell'Autorità ha avviato un confronto con i rappresentanti delle amministrazioni locali, che saranno chiamate ai sensi dell'art. 5, c.1 bis della l. n. 84 del 1994, ad esprimersi con parere in conferenza dei servizi. A seguito di tali incontri la bozza di documento è stata rivisitata. L'Ente ha rappresentato che una grave criticità è rappresentata dalla perdurante incertezza legislativa in ordine alla infrastrutturazione energetica dell'Isola. Il sistema è stato pianificato con un d.p.c.m. del marzo 2022, che è stato impugnato dalla Regione Sardegna. Al momento la causa pende davanti al Consiglio di Stato. I porti della Sardegna saranno fortemente coinvolti dagli scenari derivanti dal nuovo assetto normativo, in quanto si potrà capire quali e quanti scali saranno interessati per l'approvvigionamento del gas e concludere il percorso programmatorio del DPSS.

Appare necessario che tale fondamentale strumento di programmazione venga presto adottato, tanto più in un momento di rilevanti investimenti, indotti anche dai fondi PNRR.

Per quanto riguarda gli altri strumenti di programmazione, in particolare il Piano operativo triennale (Pot), soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate, sulla base del Documento di pianificazione strategica, le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle, sulla base delle risorse finanziarie disponibili e secondo un ordine di priorità che dà conto del diverso livello di interesse ed urgenza che l'Autorità assegna a ciascun intervento, il piano operativo triennale in vigore per il triennio 2021-2023, è stato approvato con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 14 gennaio 2021. In data 12 gennaio 2024 è stato approvato il Pot 2024-2026.

Nel corso del 2022 è stato approvato l'Adeguamento tecnico funzionale di una zona del porto canale di Cagliari e del porto di Olbia, per il prolungamento di una banchina ai fini della realizzazione di un molo di 316 m da utilizzare per le grosse navi da crociera e come vasca di colmata per il contenimento dei sedimenti di dragaggio.

Il Programma triennale delle opere pubbliche (Pto) 2022 - 2024, che ai sensi dell'art. 21 del decreto legislativo n. 50 del 2016 ss.mm.i si raccorda necessariamente con il documento di pianificazione, è stato aggiornato con successive delibere nel corso del 2022.

Da ultimo, con la delibera n.21 del 27 ottobre 2023, di approvazione del bilancio 2024, è stato approvato il programma triennale 2024-2026.

Si espongono, di seguito, le risorse finanziarie previste per ciascun programma, con gli aggiornamenti secondo criteri di scorrimento annuale.

Tabella 8 - Programma triennale opere pubbliche dell'AdSP 2022-2024

Quadro risorse disponibili				
	2022	**2023**	**2024**	**Importo totale**
Importo interventi programmati	66.088.892	113.104.512	145.689.156	324.882.560

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati del programma triennale

Tabella 9 - Programma triennale opere pubbliche dell'AdSP 2024-2026

Quadro risorse disponibili				
	2024	**2025**	**2026**	**Importo totale**
Importo interventi programmati	112.554.925	141.758.112	90.991.226	345.304.263

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati del programma triennale

5. L'ATTIVITA'

5.1. Attività promozionale

Il programma promozionale dell'Ente, nel corso del periodo di riferimento si è sviluppato attraverso le seguenti attività:

1. attività di partecipazione ad associazioni riguardanti il traffico marittimo portuale;
2. attività di partecipazione dell'autorità di sistema portuale ad eventi appuntamenti fieristici riguardanti il traffico merci, quello passeggeri e crocieristico;

L'AdSP per l'anno 2022 ha aderito alle seguenti Associazioni:

1. *Associazione Porti Italiani* (Assoporti) quota contributo 2022- euro 91.901;
2. *Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo* (MedCruise) contributo 2022 – euro 4.800;
3. *SRM contributo 2022- euro* 4.000,00.

Le spese inerenti all'attività di partecipazione della ADSP con uno stand ad appuntamenti fieristici riguardanti il traffico merci, passeggeri e crocieristico, nel periodo di riferimento, sono state le seguenti

- *LET- EXPO* Verona 16-19 Marzo 2022, euro 7.500;
- *Seatrade Cruise Med*- Malaga 14 -15 settembre 2022 euro 14.571.

Complessivamente le spese promozionali impegnate nel 2022 ammontano a 70.450 euro.

5.2. Regolazione dei servizi di interesse generale e attività negoziale

Nelle tabelle seguenti viene indicato l'elenco dei servizi più rilevanti affidati nei porti ricompresi nella circoscrizione della AdSP. Nella redazione delle tabelle si è tenuto conto degli affidamenti in corso nell'esercizio di riferimento; sono state annotate le scadenze successive al 31 dicembre 2022 al fine dell'aggiornamento. Nei prossimi referti sarà dato conto del seguito degli affidamenti indicati in tabella come rapporti scaduti.

Pur tenendo conto della situazione emergenziale che ha caratterizzato gli esercizi 2020 e 2021 consentendo la proroga degli affidamenti scaduti e in scadenza, appare indispensabile, considerato che risultano numerosi contratti scaduti oggetto di proroga, un ritorno al pieno ossequio della normativa sui contratti pubblici, evitando il protrarsi di rapporti scaduti.

Tabella 10 - Servizi di interesse generale porto di Cagliari

Descrizione servizio	Procedura	Decorrenza	Scadenza
Servizi di illuminazione (nelle more della predisposiz.del progetto d efficient. dell'impianto che risulta in verifica ai sensi dell'art.42 del d.lgs. n. 36 del 2023)	Decreti del Presidente (a seguito di preventivi)	10/03/2022 05/07/2023 22/03/2024	mesi 6, prorogabili di 3 mesi 8 mesi 6, prorogabili di 3
Servizio di pulizia e raccolta rifiuti nelle aree demaniali marittime del porto di Cagliari.	Aperta Aggiudicata con decreto del Presidente n. 252 del 28/07/2022	31/05/2021	30/11/21
Decreto proroga: decreto del Presidente n. 157 del 27.05.2021		1/08/2022	31/07/2025 (con opzione rinnovo 1 anno)
Concessione del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nel porto di Cagliari	Aperta	01.08.2016	31/08/2021
	Attualmente il servizio è svolto in regime di concorrenza da imprese iscritte al registro di cui all'art. 68 cod. nav. fino all'individuazione di nuovo contraente. (propedeutica alla gara l'approvazione del piano di gestione rifiuti dalle navi in fase di predisp. ai sensi d.lgs. n.197 del 2021)		
Servizio idrico integrato e gestione della rete fognaria	Anche nel corso del 2022 i servizi sono stati svolti direttamente dall'AdSP, che sta concordando l'affidamento al Gestore Unico. L'Ente ha predisposto in contraddittorio con il Gestore unico lo stato di consistenza delle reti idrico fognarie, documento ancora in approvazione da parte del Gestore.		
Servizio di trasporto passeggeri imbarco/sbarco porto di Cagliari molo Sabaudo esterno – molo Rinascita	Aperta Aggiudicata in data 4/11/2022 (per anni 2 con opzione rinnovo ulteriori 2 anni	11.01.2023	10/01/2025
Stazione marittima e accoglienza navi da crociera	Contratto quindicennale dal 28.12.2013		
Servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio verde dell'Ente	Aperta	14/06/2021	13/06/2024
Servizio di controllo degli impianti portuali	Aperta	01/09/2022	01/09/2026
Servizio di portierato nelle aree demaniali-presidio varco Porto Canale	Procedura aperta	01/01/2022 01/05/2022	30/04/2022 23/05/2023
	Negoziata per affid. diretto sottosoglia	24.05.2023	31.05.2024
Servizio di pulizia degli immobili	Aperta	01/10/2021	30/09/2024
Manut. ordinaria e straord. Sistema di videosorveglianza e teleallarme	Aperta	02/07/2017	15/09/2026

Fonte: dati forniti dall'AdSP

Tabella 11 - Servizi di interesse generale: porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

Descrizione servizio	Procedura	Decorrenza	Scadenza
Servizio di gestione e manutenzione illuminazione del porti del nord Sardegna	Piattaforma elettronica dell'ente (ai sensi art.36, c.2 lettera b) del d.lgs. n. 50 del 2016)		
		17/05/2021	17/05/2022
		17/05/2022	28/09/2022
		28/09/2022	28/09/2023
Servizi di facility management per immobili ad uso ufficio	Proroga ai sensi dell'art.57, c.5, lett.a)	02/08/2021	19/05/2022
	Convenzione Consip	19/05/2022	19/05/2028
		Nota: la proroga è stata disposta nelle more di aggiudicazione della gara Consip, a cui l'AdSP intendeva aderire.	
Concessione del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti nelle aree demaniali e banchine	Procedura aperta su piattaforma elettronica AdSP (ai sensi artt.60 e 129 del d.lgs. n.50 del 2016)	17/01/2021	16/01/2024
		Il servizio ha durata di 3 anni, con opzione di prosecuzione di ulteriori tre. Nuova scadenza al 9/07/2025	
Servizio di raccolta rifiuti conferiti dalle navi [3]	Nelle more del nuovo piano rifiuti e dell'indizione della gara per l'individuazione del concessionario, dal febbraio 2018 all'attualità il servizio è svolto in regime di concorrenza da imprese iscritte al registro di cui all'art.68 cod. nav. fino all'individuazione di nuovo contraente.		
Servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio verde nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres.	Procedura aperta (ai sensi artt.60 e 129 del d.lgs. n.50 del 2016)	09/07/2019	09/07/2022 (con opzione di prosecuzione di ulteriori tre anni)
Servizio di manutenzione dei cancelli e sbarre automatiche	Procedura su piattaforma elettronica dell'ente (ai sensi art.36, c.2, lett.a) del d.lgs. n.50 del 2016 e art.1 d.l. n.76 del 2020)	01/02/2021	31/03/2023

(continua)

Descrizione servizio	Procedura	Decorrenza	Scadenza
Servizio di pulizia locali a uso comune della stazione marittima Olbia	Piattaforma elettronica, affidamento diretto (ai sensi art.36, c.2, lett.a) del d.lgs. n.50 del 2016) in attesa esito ricorso al Tar	01/09/2021	28/02/2022
	Procedura aperta (ai sensi art.60 e art.95, c.3, lett.b del d.lgs. n.50 del 2016)	01/03/2022	28/02/2024
Servizio di manutenzione ordinaria impianti immobili stazione marittima di Olbia	Procedura aperta (ai sensi art.60 e art.95, c.3, lett.b del d.lgs. n.50 del 2016) per la durata di 24 mesi	01/10/2021	30/09/2023
Servizio di security per le aree portuali	Procedura ristretta sopra soglia comunitaria preceduta da prequalifica	20/04/18	15/10/21
		Dal 20 aprile al 15 ottobre 2021 c'è stata una proroga tecnica, in attesa nuova gara avviata in data 11 agosto 2021	

[3] Appalto unico per i porti della Sardegna, per cui vale quanto detto alla nota precedente.

Stazione marittima servizio ai passeggeri	Procedura aperta telematica di importo superiore alla soglia comunitaria nei settori speciali art.114 e ss. d.lgs. n. 50 del 2016.		
Primo lotto (instradamento veicoli)		28/07/2020	27/07/2022
Secondo lotto (bus navetta)		25/03/2021	24/03/2023
Terzo lotto: (informazioni, deposito bagagli e assist. pass. in arrivo)		27/08/2020	26/08/2022

Fonte: AdSP

Per quanto riguarda l'attività negoziale riguardante l'acquisizione di beni e servizi strumentali, si espone di seguito una tabella che riassume i principali contratti conclusi nel 2022 dall'AdSP e le modalità di affidamento, con la specificazione dell'utilizzo delle procedure centralizzate tramite Consip o Mepa; l'Ente dichiara di essersi dotato di una piattaforma telematica *e-procurement* per la gestione di tutte le procedure di affidamento.

Tabella 12 – Attività negoziale e tipologia di affidamento

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
Procedura aperta (art. 60)	10			10	17.663.635	2.566.825
Affidamento diretto (art.36 c.2 lett.a)	367		11	356	1.747.222	1.548.231
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2 lett.a)	120			120	2.779.528	1.269.804
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art.36, c.2, lett.b),c),c bis e d)	12			12	3.803.609	1.242.127
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art.3, c.1, lett. c)	12		8	4	4.804.606	1.603.373
Totale complessivo	**521**		**19**	**502**	**30.798.600**	**8.230.360**

Fonte: AdSP

L'AdSP ha dichiarato di avere effettuato gli acquisti di beni e servizi con sistemi telematici di negoziazione nel rispetto degli obblighi di legge.

In particolare, come risulta dalla tabella che precede, n. 10 contratti sono stati affidati con procedura aperta, per un importo di 17,7 milioni, pari al 57,3 per cento del totale; gli affidamenti diretti sono stati n. 367, per un importo di 1,7 milioni, cui si aggiungono n. 120 contratti, con affidamenti diretti previo confronto di più offerte economiche; le procedure negoziate previa consultazione di più operatori economici sono 12, per circa 3,8 milioni. Si sottolinea che ben 502 procedure su 521 sono state svolte extra Consip e Mepa. Soltanto n. 19 contratti sono stati affidati attraverso il ricorso al mercato elettronico. Si ricorda in proposito che l'art.1, c. 450 della l. 27 dicembre 2006, n.296, prevede l'obbligo di fare ricorso a tale mercato per gli acquisti di beni e servizi di importi pari o superiore a 5.000 euro e inferiore alla soglia di rilievo comunitario.

Questa Corte intende precisare che anche per i contratti di modesto importo e al di sotto della soglia comunitaria- nella specie peraltro di valore complessivamente rilevante - è necessario che l'Ente tenga conto dei principi di carattere generale indicati nel Codice dei contratti pubblici (ora d.lgs. n. 36 del 2023)(ovvero: economicità, efficacia, tempestività, correttezza,

libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità, pubblicità), nonché rispetti il principio di rotazione.

5.3. Manutenzione ordinaria e straordinaria e grandi opere di infrastrutturazione

Nel periodo in esame l'AdSP ha impegnato per opere di manutenzione ordinaria riferite ad interventi negli uffici e nelle parti comuni la complessiva somma di euro 1.637.866 (euro 1.847.838 nel 2021); gli interventi di manutenzione straordinaria hanno richiesto l'impegno per euro 8.697.753 (euro 8.495.446 nel 2021).

L'AdSP ha dichiarato di aver percepito nel 2022 l'importo di euro 249.898 a titolo di fondo perequativo ai sensi dell'art.1, c. 983, l. n. 296 del 2006, destinato a interventi di manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, precisando che quelli relativi ai porti del nord Sardegna sono stati finanziati con i trasferimenti ricevuti a tale titolo in esercizi pregressi.

Per ciò che concerne le grandi opere di infrastrutturazione, che, come precisato dall'art. 5, comma 9 della l. n. 84 del 1994, riguardano "*le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee di difesa, le darsene, bacini e banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali*", si espongono nella successiva tabella, riportata nella Relazione annuale 2022, quelle principali, le relative fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento. Come è agevole verificare dalla tabella, numerose opere risultano ancora in fase di progettazione, nonostante i cospicui finanziamenti assegnati e la programmazione adottata. Lo stato di avanzamento delle opere finanziate dal PNRR/PNC è stato aggiornato all'esito del monitoraggio alla data del 30 giugno 2024.

Tabella 13 – Opere infrastrutturali

Denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	stato di attuazione
Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta porto storico di Cagliari	20.900.000,00	**risorse del Piano Complementare**, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101	Stipulato contratto appalto integrato complesso. In corso la progettaz. Definitiva ed esecut.da parte appaltatore.
Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta porto canale di Cagliari	12.220.000,00	**risorse del Piano Complementare**, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101	Stipulato contratto appalto integrato complesso. In corso la progettaz. definitiva ed esecut.da parte appaltatore.
Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta- porto di Portovesme	500.000,00	**risorse del Piano Complementare**, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101	Stipulato contratto appalto integrato complesso. In corso la progettaz. definitiva ed esecut.da parte appaltatore.
Porto di Olbia Isola Bianca - Impianto alimentazione elettrica navi in sosta	21.560.000,00	**risorse del Piano Complementare**, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8),9),10) e 11) del d.l. n.59 del 2021, convertitodalla l. n. 101 del 2021	Stipulato contratto appalto integrato complesso. In corso la progettaz. definitiva ed esecut.da parte appaltatore.
Porto di Golfo Aranci - Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta	2.400.000,00	**risorse del Piano Complementare**, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101	Stipulato contratto appalto integrato complesso. In corso la progettaz. definitiva ed esecut.da parte appaltatore.
Porto di Porto Torres - Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta	12.750.000,00	**risorse del Piano Complementare**, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101	Stipulato contratto appalto integrato complesso. In corso la progettaz. definitiva ed esecut.da parte appaltatore.
Porto di Santa Teresa di Gallura- Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta	500.000,00	**risorse del Piano Complementare**, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101	Stipulato contratto appalto integrato complesso. In corso la progettaz. definitiva ed esecut.da parte appaltatore.

Realizz.ne nel porto di Porto Torres dello scalo di alaggio e varo delle imbarcazioni con gru, all'interno del polo nautico del nord – ovest della Sardegna	5.600.000,00	Bilancio ADSP - FSC 2014/2020 Patto per lo sviluppo della Regione Sardegna. - Fondi FSC 2014/2020 piano operativo infrastrutture	Esecuzione
Porto di porto Torres - Manutenzione, escavi, dragaggi del fondale del porto commerciale	7.000.000,00	Bilancio ADSP - FSC 2014/2020 Patto per lo sviluppo della Regione Sardegna. - Fondi FSC 2014/2020 piano operativo infrastrutture	Progettazione
Porto Torres – lavori di costruzione Darsena Servizi 2° lotto	3.500.000,00	Bilancio ADSP	Progettazione
Lavori di adeguamento banchina Alti Fondali - II Stralcio	5.000.000,00	Mit – Dip. per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici – Direz. Gen.le per l'edilizia statale e gli interventi speciali-nota prot. 24.717 del 18.12.2019 (somme da assegnare con la ripartizione di cui all'Allegato 1 tab. 1.2 del d.m. n. 171/2019)	Progettazione
Progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e per la realizzazione dei lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente e della resecazione della banchina alti fondali del Porto civico di Porto Torres	36.260.468,76	FSC- 2007-2013 - Accordo di programma quadro "Interventi di rilevanza strategica regionale nel settore dei trasporti" - FSC 2014/2020 piano operativo infrastrutture	In corso di esecuzione l'adempimento alle prescrizioni "ante operam" del Decreto VIA
Opere di infrastrutturazione primaria avamporti del Porto Canale per attività cantieristica - 2^ Fase	31.325.179,00	Finanziamento MIT (Decreto n.353 del 13/08/2020)	In corso di esecuzione (70,27%)
Infrastrutturazione aree G1W e G2W	22.903.298,91	Finanziamento MIT (Decreto n.353 del 13/08/2020)	Progettazione
Nuovo Terminal Ro Ro nell'avamporto ovest del porto Canale	337.906.305	AdSP / € 655.881,20 dal MIT (nota del D.G. del Dip. per le infrastr., i sistemi inform.vi e statistici – D.G. per l'edilizia statale e gli interventi speciali del 12/12/2019 – prot. n.16323) / € **99.35 milioni PNRR – Fondo complementare DL 59/2021. D.M. n. 330 del 13/08/2021 e fondi propri**	in esecuzione
Strada di collegamento tra le aree G1W / G2W ed il terminal Ro-Ro presso l'avamporto ovest del Porto Canale	10.000.000	**PNRR - Interventi sviluppo ZES**	Avviata la proced. di risoluz. contratt. per gravi inademp. appaltatore

Fonte: Relazione annuale 2022

5.4 Attività autorizzatoria di operazioni e servizi portuali e di gestione del demanio marittimo

L'attività autorizzatoria relativa all'esercizio di operazioni e servizi portuali e quella di gestione del demanio marittimo assumono particolare rilievo per l'efficientamento dei porti e per l'apporto di risorse al bilancio[4].

Sono vietate in materia le proroghe o i rinnovi automatici, in quanto non si sostanziano in nuove procedure di affidamento ispirate ai principi di trasparenza e concorrenza.

Nell'esercizio 2020, peraltro, la normativa emergenziale ha ammesso in via eccezionale queste forme di proroghe automatiche. Come anticipato nella parte normativa, infatti, il d.l. n. 34 del 2020, all'art.199, commi 2 e 3, ha previsto la proroga di due anni della durata delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro portuale temporaneo, la proroga di 12 mesi della durata delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali rilasciate ai sensi dell'articolo 16 della l. 28 gennaio 1994, n. 84, la proroga di 12 mesi delle concessioni rilasciate ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della medesima legge, delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, nonché di quelle per il servizio di rimorchio, rilasciate ai sensi dell'articolo 101 del codice della navigazione. Per effetto dell'art. 5, c. 3 bis, del d.l. 21 ottobre 2021, n. 146, convertito dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, le proroghe in argomento sono state elevate a 24 mesi, sia pure con salvaguardia degli esiti di eventuali gare già bandite.

Porto di Cagliari

Dal sito *web* dell'AdSP, a cui rimanda la relazione annuale dell'Ente, risultano rilasciate le seguenti autorizzazioni:

- n. 6 per l'esercizio delle operazioni portuali;
- n. 6 per ognuna categoria di servizi portuali previsti nel Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali dell'ex A.P. di Cagliari, approvato con decreto presidenziale n. 237 del 2009.

[4] Le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'Autorità, ai sensi degli artt. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994. I servizi portuali sono stati definiti dalla l. n. 186 del 2000 come servizi riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, anch'esse svolte da imprese autorizzate dall'Autorità portuale.

Le imprese autorizzate a svolgere operazioni portuali di durata pluriennale nel porto di Cagliari sono 7, di cui 1 titolare di concessione ex art.18 della l. n. 84 del 1994, e quelle autorizzate a svolgere servizi portuali sono 5; per una di esse l'autorizzazione è stata rilasciata nel corso del 2020. Per un'impresa autorizzata a svolgere operazioni e servizi portuali è stata avviata la procedura di revoca.

Porti di Oristano, Portoscuso e Portovesme

Con decreto n. 14 del 22 gennaio 2019 è stato determinato, sentita la Commissione consultiva locale, il numero massimo di autorizzazioni per operazioni e servizi portuali nel porto di Oristano, nel numero rispettivamente di cinque per conto terzi ed in numero illimitato in conto proprio e di due per ogni categoria di servizi portuali ex art. 2 dell'ordinanza n. 2/2002, emessa dall'Autorità marittima di Oristano.

Al 31 dicembre 2022 risultavano 6 imprese autorizzate all'esercizio di operazioni portuali, di cui 3 autorizzate ex art.18 rilasciate nel corso del 2022, e 2 imprese autorizzate all'esercizio di servizi portuali.

Con decreto n. 27 del 5 febbraio 2019 è stato determinato, sentita la Commissione consultiva locale, il numero massimo di autorizzazioni per operazioni e servizi portuali nel porto di Portovesme, nel numero rispettivamente di 4 per operazioni per conto terzi ed in conto proprio di cui 2 concessionarie ex art. 18 della l. n. 84 del 1994, e di 4 per i servizi portuali.

Porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

Per quanto riguarda i porti di Olbia/Golfo Aranci e Porto Torres, le autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e di servizi portuali, ai sensi degli art.16 e 18 della l. n. 84 del 1994, sono 2 e 2 per Olbia/Golfo Aranci più 1 autorizzata ad operazioni portuali solo per Olbia e 1 autorizzata ad operazioni e servizi portuali a Golfo Aranci; a Porto Torres sono state autorizzate tre imprese per operazioni portuali, di cui 2 ex art.18 della l. n. 84 del 1994 e e 2 per servizi portuali.,

Porto di Arbatax e Porto di Santa Teresa

Sono state rilasciate ad Arbatax tre autorizzazioni a svolgere operazioni portuali ex art.16 della l. n. 84 del 1994 e due autorizzazioni a svolgere operazioni portuali della durata di 1 anno nel porto di Santa Teresa di Gallura.

Con decreto n. 458 del 14 dicembre 2022, a seguito di parere dell'autorità di vigilanza[5], è stata prorogata, fino al 1° gennaio 2026, la scadenza dell'Agenzia per il lavoro portuale della Sardegna s.r.l. di cui all'art.17 comma 5 della Legge 84/1994, scaduta nel 2023.

L'autorizzazione ad un'altra impresa è stata rilasciata congiuntamente all'Ufficio Circondariale marittimo di Sant'Antioco. L'autorizzazione, su parere favorevole del Ministero, è stata prorogata fino all'aggiudicazione definitiva delle procedure ad evidenza pubblica da espletare unitamente alla citata Autorità marittima. L'impresa è autorizzata ad operare presso gli scali di Portovesme e Sant'Antioco.

L'individuazione dell'impresa chiamata a somministrare il lavoro portuale temporaneo, nei porti *de quibus*, nel settore del transhipment, è stata affidata ad un'Agenzia appositamente costituita in via sperimentale: l'attività di tale Agenzia è descritta nel paragrafo dedicato alle partecipazioni.

Il Piano dell'organico dei lavoratori dei porti di competenza dell'AdSP, relativo al triennio 2022 – 2024, è stato adottato con delibera n. 25 del 20 dicembre 2021, dietro parere favorevole della Commissione consultiva locale e dell'Organismo di partenariato.

Tra le funzioni che il legislatore assegna all'AdSP, assume particolare rilievo la gestione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione: tali beni possono essere dati in concessione ai privati in applicazione dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994 (concessioni di aree e banchine) e dell'articolo 36 del cod. nav. (concessione di beni demaniali).

Come già rappresentato nella parte del quadro normativo del presente referto, l'articolo 5 della legge 5 agosto 2022, n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021), ha recentemente modificato l'art. 18 della l. n. 84 del 1994, introducendo il principio dell'evidenza pubblica nell'affidamento delle concessioni delle aree demaniali, facendo salvi, peraltro, i rapporti allo stato vigenti. L'applicazione della citata disposizione è stata subordinata alla emanazione, entro 90 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento legislativo, di uno specifico decreto applicativo da parte dell'Autorità vigilante di concerto con il Mef.

Con decreto del Mit, di concerto con il Mef, del 28 dicembre 2022, n. 202, è stato emanato il regolamento suindicato, entrato in vigore il 15 gennaio 2023 e avente ad oggetto: "Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine."

[5] Cfr. Relazione annuale del Presidente 2022.

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 dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), dalla Corte costituzionale e dalla giurisprudenza amministrativa.

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.

A decorrere dal 1° gennaio 2020 è entrato in vigore il regolamento concessioni e canoni dell'AdSP del Mare di Sardegna, approvato con la delibera del Comitato di gestione n. 30 del 20 dicembre 2018 e modificato e integrato con la successiva delibera n. 17 del 30 novembre 2020. L'AdSP ha specificato che per i nuovi rilasci e per i "rinnovi" è previsto un bando (se l'iniziativa è della AdSP) o la pubblicazione dell'istanza di parte per eventuali domande in concorrenza e/o osservazioni da parte di terzi.

Non sono state segnalate particolari situazioni di morosità, ma, a seguito della crisi ingenerata dalla pandemia, sono state chieste e, in molti casi ottenute, la rateizzazione del canone e/o la dilazione del pagamento, con l'applicazione dei relativi interessi, specie per quelle di rilevante importo.

Per quanto riguarda la determinazione dei canoni demaniali, l'Ente dichiara che gli stessi sono stati regolarmente aggiornati in base all'indice Istat, che viene comunicato annualmente con apposito decreto del Mims.

Si illustrano nella successiva tabella le entrate accertate per canoni demaniali nel 2022 nella circoscrizione territoriale della AdSP, 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 l'esercizio precedente.

Tabella 14 - Entrate per canoni

Esercizio	Canoni accertati a)	Entrate correnti b)	incidenza% a/b	Canoni riscossi c)	incidenza% c/a	Canoni residui d)	incidenza% d/a
2021	10.261.222	50.283.302	20	9.276.693	90	984.529	10
2022	10.407.651	63.619.203	16	9.781.540	94	626.111	6

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Dalla tabella emerge un incremento in termini assoluti degli importi dei canoni accertati rispetto all'esercizio precedente, mentre l'incidenza percentuale sulle entrate correnti, passa dal 20 al 16 per cento, per l'aumento delle entrate correnti. L'importo delle riscossioni invece ammonta a 9,8 milioni con un'incidenza percentuale sui canoni accertati, del 94 per cento.

5.5 Traffico portuale

La tabella seguente mostra i dati del traffico complessivo dell'AdSP del mare di Sardegna, nell'esercizio 2022 raffrontati con quelli dell'esercizio 2021.

Tabella 15 - Traffico merci e passeggeri complessivo

Descrizione	2021	2022	% var
MERCI			
Solide	4.425.995	5.593.223	26,4
Liquide	25.724.727	26.037.055	1,2
Merci in colli	13.874.687	12.241.249	-11,8
Totale merci movimentate (in tonnellate)	**44.025.409**	**43.871.527**	**-0,3**
Numero container in TEU	**109.653**	**140.216**	**27,9**
TRAFFICO PASSEGGERI (unità)			
di linea	**4.767.812**	**5.804.904**	**21,8**
Croceristi	**63.111**	**220.595**	**249,5**
TOTALE PASSEGGERI	**4.830.923**	**6.025.499**	**24,7**

Fonte: dati AdSP

Come emerge dalla tabella, l'AdSP del Mare di Sardegna ha movimentato circa 43,9 milioni di tonnellate di merci, con una modesta flessione rispetto ai 44 milioni del 2023. Il 59,3 per cento delle merci è costituita da merci liquide, quasi interamente movimentate dal porto di Cagliari. Il tonnellaggio relativo al trasporto delle merci solide registra una crescita del 26,4 per cento rispetto al 2021, mentre le merci in colli mostrano un decremento dell'11,8 per cento.

Il numero di *container* movimentati dal solo porto di Cagliari, mostra un aumento del 27,9 per cento, passando da 109.653 a 140.216 TEU[6].

Le tabelle che seguono mostrano i dati di traffico merci e passeggeri del 2022 disaggregati con riguardo ai singoli porti del sistema, posti a raffronto con quelli del 2021.

Tabella 16 - Traffico merci per singoli porti nel 2021

2021	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	ORISTANO	PORTOVESME	S. TERESA	TOTALE
MERCI								
Solide	774.480	119.867	0	1.035.858	1.379.387	1.116.403	0	4.425.995
Liquide	24.853.365	0	0	376.542	318.454	176.366	0	25.724.727
Merci in colli	5.594.513	6.699.144	108.574	1.395.494	0	0	76.962	13.874.687
Totale merci movimentate (in tonnellate)	**31.222.358**	**6.819.011**	**108.574**	**2.807.894**	**1.697.841**	**1.292.769**	**76.962**	**44.025.409**
Numero container in TEU	**109.653**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**109.653**

Fonte: dati AdSP

Tabella 17 - Traffico merci per singoli porti nel 2022

2022	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	ORISTANO	PORTOVESME	S. TERESA	ARBATAX	TOTALE
MERCI									
Solide	744.588	125.172	0	2.479.291	1.239.371	1.000.533	0	4.268	**5.593.223**
Liquide	25.428.603	0	0	369.683	229.269	9.500	0	0	**26.037.055**
Merci in colli	4.593.209	5.964.552	121.428	1.408.140	0	106.947	15.369	31.604	**12.241.249**
Totale merci movimentate (in tonnellate)	**30.766.400**	**6.089.724**	**121.428**	**4.257.114**	**1.468.640**	**1.116.980**	**15.369**	**35.872**	**43.871.527**
Numero container in TEU	**140.216**								

Fonte: dati AdSP

Come risulta dalle suesposte tabelle, la maggior parte dei porti del sistema hanno registrato, rispetto al 2021, un decremento di merci movimentate, ad eccezione dei porti di Golfo Aranci e soprattutto di Porto Torres, che ha mostrato un incremento del 48,5 per cento.

[6] L'unità equivalente a venti piedi o TEU (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*), è la misura standard di volume nel trasporto dei container, e corrisponde a circa 40 metri cubi totali.

Tabella 18 - Traffico passeggeri per singoli porti (unità)nel 2021

2021	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	PORTOVESME	S. TERESA	TOTALE
(unità)							
di linea	165.821	2.544.762	534.556	838.168	570.578	113.927	4.767.812
Croceristi	57.199	5.740	0	172	0	0	63.111
TOTALE PASSEGGERI	**223.020**	**2.550.502**	**534.556**	**838.340**	**570.578**	**113.927**	**4.830.923**

Fonte: dati AdSP

Tabella 19 - Traffico passeggeri per singoli porti (unità) nel 2022

2022	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	ORISTANO	PORTOVESME	S. TERESA	ARBATAX	TOTALE
(unità)									
di linea	193.444	3.048.382	579.840	1.134.536	0	630.389	195.475	22.838	**5.804.904**
Croceristi	151.977	62.987	1.231	4161	99	0	0	140	**220.595**
TOTALE PASSEGGERI	**345.421**	**3.111.369**	**581.071**	**1.138.697**	**99**	**630.389**	**195.475**	**22.978**	**6.025.499**

Fonte: dati AdSP

Come risulta dalle tabelle, relativamente al settore passeggeri, si evidenzia un incremento del 24,7 per cento, imputabile soprattutto al traffico di linea che è passato da 4.767.812 a 5.804.904 unità (+21,8 per cento). L'incremento ha riguardato tutti i porti del sistema, in particolare il porto di Olbia, che ha superato i 3 milioni di passeggeri e il porto di Porto Torres che ha raggiunto 1,1 milioni di passeggeri. Anche il traffico crocieristico mostra una significativa ripresa (+249,5 per cento), pur rimanendo su numeri esigui rispetto al 2019, in cui aveva registrato 457 mila unità.

6. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il rendiconto 2022 è stato deliberato dal Comitato di gestione in data 27 aprile 2023 ed approvato dal Ministero vigilante in data 3 luglio 2023, acquisito il parere favorevole del Mef del 14 giugno 2023. Quest'ultimo, considerato il modesto tasso di smaltimento dei residui, ha raccomandato un continuo monitoraggio degli stessi, sia attivi che passivi, accompagnato da una valutazione circa il loro mantenimento in bilancio, considerato che la loro quantificazione incide sul risultato di amministrazione.

Il Collegio dei revisori ha dato atto che il rendiconto dell'esercizio 2022 è stato redatto in conformità al vigente regolamento di amministrazione e contabilità.

Al rendiconto è allegata una tabella di classificazione della spesa per missioni istituzionali e programmi, ai sensi del d.p.c.m. 12 dicembre 2012.

Sono, altresì, allegati il prospetto di tempestività dei pagamenti, di cui all'art.8 del decreto-legge n. 66 del 2014, che evidenzia un anticipo nei pagamenti pari a 26,05 giorni, rispetto alle date di scadenza delle fatture e la tabella di raccordo tra lo schema di rendiconto finanziario gestionale e le voci del piano dei conti integrato previsto dal d.p.r. 4 ottobre 2013 n. 132, in tema di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Amministrazioni pubbliche. L'Ente ha provveduto alla pubblicazione di detti indicatori nella sezione "Amministrazione trasparente" del proprio sito istituzionale.

6.1. Dati significativi della gestione

Si antepone all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, una tabella che espone i saldi contabili più significativi, emergenti dai documenti esaminati relativi all'esercizio 2022.

Tabella 20 - Principali saldi contabili della gestione

DESCRIZIONE	2021	2022
a) Avanzo/disav. finanziario	178.445.549	40.039.285
saldo corrente	22.376.466	33.217.028
saldo in c/capitale	156.069.083	6.822.257
b) Avanzo di amministrazione	536.694.828	576.609.091
c)Avanzo economico	12.646.288	24.248.250
d)Patrimonio netto	394.942.798	419.191.048

Fonte: Corte dei conti su dati AdSP.

La gestione si è chiusa con un avanzo finanziario di 40 milioni circa, fortemente ridotto rispetto all'esercizio precedente, per effetto dell'ingente contrazione del saldo in conto capitale, a fronte di un saldo corrente in crescita.

Risultano in ulteriore crescita l'avanzo di amministrazione, passato da 536,7 a 576,6 milioni, l'avanzo economico raddoppiato e il patrimonio netto, ammontante a 419,2 milioni.

Come detto, tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti, anche se si è registrato rispetto al 2021 un incremento degli impegni assunti in parte capitale (+88 per cento).

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

La successiva tabella espone le entrate e le uscite del rendiconto finanziario 2022, raffrontate con quelle dell'esercizio precedente.

Tabella 21 - Andamento delle entrate e delle uscite

	2021	2022	var. %
ENTRATE			
Correnti	50.283.302	63.619.203	26,5
In conto capitale	171.148.769	35.246.511	-79,4
Per partite di giro	7.753.266	7.146.729	-7,8
Totale entrate	**229.185.337**	**106.012.443**	**-53,7**
SPESE			
Correnti	27.906.836	30.402.175	8,9
In conto capitale	15.079.686	28.424.253	88,5
Per partite di giro	7.753.266	7.146.729	-7,8
Totale spese	**50.739.788**	**65.973.157**	30,0
Av/dis. di competenza	**178.445.549**	**40.039.286**	**-77,6**

Fonte: rendiconto finanziario

Le entrate complessive sono più che dimezzate nel 2022 e ammontano a 106 milioni, di cui il 60 per cento sono poste correnti e il 33 per cento sono poste in conto capitale.

Le uscite sono complessivamente pari a circa 66 milioni, con un aumento del 30 per cento rispetto al 2021, per effetto dell'incremento delle spese correnti e soprattutto del notevole incremento delle poste in conto capitale. I maggiori impegni in conto capitale sono conseguenza anche dei notevoli accertamenti di entrata per investimenti del 2021, quasi tutti finanziati dal PNRR/PNC, che l'Ente ha cominciato ad utilizzare nel 2022.

Le partite di giro ammontano a 7,1 milioni e si riferiscono, quanto alle poste maggiori, alle ritenute erariali ed ai versamenti per IVA.

Si determina pertanto un avanzo finanziario di 40 milioni a fronte dei 178,4 milioni del 2021.

Le successive tabelle evidenziano, con maggiore dettaglio e secondo la classificazione del rendiconto decisionale di cui al d.p.r. n. 97 del 2003 come recepita dall'Ente, le poste ora commentate.

Tabella 22 - Rendiconto finanziario – entrate

	2021	2022	var.%2022/2021
ENTRATE CORRENTI			
Entrate derivanti da trasferimenti correnti			
Trasferimenti da Stato	42.090	61.901	47,1
Totale entrate da trasferimenti correnti	**42.090**	**61.901**	47,1
Entrate diverse			
Entrate Tributarie	23.007.219	26.315.882	14,4
Entrate da vendita beni e servizi	16.283.364	25.514.647	56,7
Redditi e proventi patrimoniali	10.322.279	10.518.376	1,9
Poste correttive e compensative uscite correnti	627.550	748.752	19,3
Entrate non classificabili in altre voci	800	459.645	57.355,6
Totale entrate diverse	**50.241.212**	**63.557.302**	**26,5**
TOTALE ENTRATE CORRENTI	**50.283.302**	**63.619.203**	**26,5**
ENTRATE IN C/ CAPITALE			
Entrate da alien.ne beni patrimoniali e riscoss.ne di crediti	**0**	**464**	100,0
Entrate derivanti da trasferimenti(c/capitale)			
Trasferimenti dallo Stato	170.355.967	34.601.468	-79,7
Trasferimenti dalle Regioni	0	0	-
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	0	60.235	100,0
Trasferimenti da Comuni e Province	0	401.122	100,0
Totale entrate da trasferimenti (c/capitale)	**170.355.967**	**35.062.825**	**- 79,4**
Entrate derivanti da accensione di prestiti			
Assunzione di mutui	0	0	0
Assunzione di altri debiti finanziari	792.802	183.222	-76,9
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	**171.148.769**	**35.246.511**	**-79,4**
PARTITE DI GIRO	**7.753.266**	**7.146.729**	**-7,8**
TOTALE GENERALE DELLE ENTRATE	**229.185.337**	**106.012.443**	**- 53,7**

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Tabella 23 - Rendiconto finanziario – uscite

	2021	2022	var.%
USCITE CORRENTI			
Funzionamento			
Uscite per gli organi dell'Ente	379.681	383.491	1,0
Oneri per il personale in attività di servizio	8.475.367	9.483.872	11,9
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	794.050	1.027.929	29,5
Totale uscite di funzionamento	**9.649.098**	**10.895.292**	**12,9**
Interventi diversi			
Uscite per prestazioni istituzionali	16.804.454	16.424.633	-2,3
Oneri finanziari	137	22.091	16024,8
Oneri tributari	600.516	1.919.728	219,7
Poste correttive e compensative di entrate correnti	171.538	274.109	59,8
Uscite non classificabili in altre voci	93.231	93.073	-0,2
Totale uscite per interventi diversi	**17.669.876**	**18.733.634**	**6,0**
Accantonamento al trattamento di fine rapporto	**47.323**	**47.710**	**0,8**
Versamenti al bilancio dello Stato	**540.539**	**725.539**	**34,2**
TOTALE USCITE CORRENTI	**27.906.836**	**30.402.175**	**8,9**
USCITE IN CONTO CAPITALE			
Investimenti			
Acquis.ne di beni di uso durevole ed opere immob. ed inv.ti	10.562.640	25.173.496	138,3
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	3.496.020	2.748.844	-21,4
Partecipazioni e acquisto valori mobiliari	0	20.000	100,0
Concessioni di crediti e anticipazioni	0	464	100,0
Indennità di anzianità e similari al personale	228.224	298.228	30,7
Totale	**14.286.884**	**28.241.032**	**97,7**
Oneri comuni			
Estinzione debiti diversi	**792.802**	**183.222**	**-76,9**
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	**15.079.686**	**28.424.254**	**88,5**
PARTITE DI GIRO	**7.753.266**	**7.146.729**	**-7,8**
TOTALE GENERALE USCITE	**50.739.788**	**65.973.158**	**30,0**
AVANZO /DISAVANZO	**178.445.549**	**40.039.285**	**-84**

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Le entrate per trasferimenti correnti ammontano a 61.901 euro, di cui 48.806 euro attribuiti all'AdSP dal Mims quale contributo per la disapplicazione della tassa di ancoraggio alle navi da crociera per il periodo dal 24 luglio al 31 dicembre 2021 e euro 13.095, quale ulteriore stanziamento del "Fondo per la rimozione delle navi abbandonate e dei relitti", di cui all'art.1, c.728 e 730 della l. n. 178 del 30 dicembre 2020. Le entrate diverse mostrano un incremento del 26,5 per cento, passando da 50,2 a 63,6 milioni: le poste principali sono rappresentate dalle entrate tributarie e da quelle per beni e servizi. Le entrate tributarie, costituite da risorse provenienti dal gettito delle tasse portuali e di ancoraggio, costituiscono il 41,4 per cento delle

entrate correnti ed ammontano a 26,3 milioni, con un incremento del 14,4 per cento rispetto al 2021.

Nella tabella che segue sono evidenziati gli importi delle tasse portuali e di ancoraggio distinte per i porti di competenza.

Tabella 24 -Tasse portuali e di ancoraggio disaggregate

PORTI	2021		2022		Var.% Tasse portuali	Var.% Tasse ancoraggio
	Tasse portuali	Tasse ancoraggio	Tasse portuali	Tasse ancoraggio		
CAGLIARI	14.396.680	5.662.687	16.392.004	6.963.875	13,9	23,0
ORISTANO	1.087.645	295.046	675.847	297.861	-37,9	1,0
PORTOVESME	43	0	0	0	-100,0	0,0
TOTALE PORTI SUD SARDEGNA	**15.484.368**	**5.957.733**	**17.067.851**	**7.261.736**	**10,2**	**21,9**
PORTI NORD SARDEGNA	1.041.606	523.511	1.208.452	777.843	**16,0**	**48,6**
TOTALI	**16.525.974**	**6.481.244**	**18.276.303**	**8.039.579**	**10,6**	**24,0**

Fonte: nota integrativa

Secondo quanto riportato dal Collegio dei revisori, le tasse portuali e di ancoraggio vengono incassate dall'Agenzia delle Dogane competente per territorio e trasferite all'AdSP.

Le tasse di competenza dei porti di Arbatax e Portovesme sono riscosse dagli uffici doganali di Cagliari, ma i dati relativi alle somme incassate sono fornite in un importo indistinto per cui non è possibile conoscere a quanto ammontano le tasse portuali riferite distintamente ai porti di Cagliari, Arbatax e Portovesme.

Anche per i porti del Nord Sardegna le somme, ammontanti complessivamente a 1.986.295 euro, vengono riscosse dall'Agenzia delle dogane di Sassari e l'AdSP non ha ottenuto i dati di dettaglio dei singoli porti. Il Collegio ha invitato l'Ente a continuare ad attivarsi ai fini di una maggiore trasparenza dei dati di bilancio.

I dati esposti mostrano una crescita complessiva delle entrate per tasse portuali del 10,6 per cento e delle tasse di ancoraggio del 24 per cento.

Le entrate per vendita di beni e prestazioni di servizi, riferibili ai proventi del traffico dei veicoli (c.d. *ro-ro*[7]), ai servizi del traffico passeggeri, a quelli di *security*, e a quelli, residuali, derivanti dall'occupazione e utilizzo di magazzini ed aree portuali e dalle autorizzazioni alle imprese portuali di cui all' art. 16 della l. n. 84 del 1994 e all'art.68 cod. nav., ammontano a 25,5 milioni, con un incremento del 56,7 per cento rispetto ai 16,3 milioni del 2021.

Le poste più rilevanti sono costituite dai proventi per traffico passeggeri, pari a circa 12 milioni, (nel 2021 9,9 milioni), ai proventi *security* per euro 12,4 milioni (5,3 milioni nel 2021), nonché ai proventi inerenti al traffico ro-ro, pari ad euro 669.786 (647.939 nel 2021). Il notevole incremento di tali voci è dovuto soprattutto all'incremento del traffico passeggeri nei porti del Nord Sardegna.

Secondo quanto riportato nella relazione al conto del Collegio dei revisori, restano da riscuotere al 31 dicembre 2022, 1,6 milioni di proventi da traffico passeggeri e 2,2 milioni di proventi security provenienti dagli anni precedenti, i quali si riferiscono in gran parte ai proventi riscossi e non riversati dalla Compagnia Italiana di Navigazione e da Moby per i quali sono pendenti due procedure concorsuali (ora concordato in continuità), presso il Tribunale di Milano. L'AdSP ha riferito che dal 2022 le predette Compagnie versano regolarmente i proventi in questione.

Gli accertamenti relativi alla voce redditi e proventi patrimoniali, di cui la componente maggiore è quella relativa ai canoni di concessione delle aree demaniali, evidenziano un incremento dell'1,9 per cento, passando da 10,3 a 10,5 milioni, per effetto delle maggiori entrate dei porti del Nord Sardegna che hanno compensato la flessione dei porti del sud Sardegna, attribuita dall'Ente alla decadenza al 30 giugno 2021 della concessione rilasciata alla società terminalista del porto Canale di Cagliari.

Le entrate non classificate in altre voci, per euro 459.645, si riferiscono alle somme da recuperare al personale dipendente della ex A.P. di Olbia e Golfo Aranci, per effetto delle 24 sentenze della Corte di cassazione concernenti i recuperi delle somme percepite in violazione delle disposizioni dell'art. 9, c.1, del d.l. n.78 del 2010, convertito dalla l. n. 122 del 2010 e dall'art. 5, c.7, del d.l. n. 95 del 2012, convertito dalla l. n. 135 del 2012. I predetti recuperi, per euro 459.644 sono stati avviati con decreto presidenziale n. 229 del 6 luglio 2022.

[7] *Roll-on/roll-off* (anche detto Ro-Ro ovvero a caricazione orizzontale o rotabile), è il termine inglese per indicare una nave-traghetto vera e propria, progettata e costruita per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni.

Le entrate in conto capitale ammontano a 35,2 milioni, di cui 10 milioni di trasferimenti dello Stato a valere sui fondi PNRR, misura M5C3, per un intervento infrastrutturale relativo alla ZES, denominato "strada di collegamento del terminal ro-ro avamporto ovest Porto Canale con lo svincolo sulla SS 195." Sullo stesso capitolo sono state accertate euro 327.046 ex art.18 bis della legge n.84 del 1994, mentre le somme a titolo di manutenzione straordinaria ammontano a 24,3 milioni e le somme a titolo di fondo perequativo ammontano a 249.898 euro.
I trasferimenti da Comuni e Provincie per euro 401.122 si riferiscono ai fondi di cui alla convenzione attuativa dell'accordo di collaborazione tra la Città metropolitana di Cagliari e l'AdSP, finalizzati ad un intervento relativo alla gestione integrata del sistema ambientale di alcune aree metropolitane.
I trasferimenti da altri enti pubblici, per euro 60.235, si riferiscono a progetti comunitari.
L'assunzione di altri debiti finanziari per complessivi euro 183.222, si riferisce ai depositi cauzionali.
Sul versante delle uscite si osserva che le spese per prestazioni istituzionali, che costituiscono la voce di spesa più rilevante di parte corrente, ammontano a 16,4 milioni, pari al 54 per cento del totale di uscite correnti, con una modesta diminuzione rispetto al 2021(-2,3 per cento). Alla categoria in argomento appartengono le spese ordinarie connesse al funzionamento del sistema portuale, alla sicurezza del porto e allo svolgimento dei compiti istituzionali dell'Ente.
Le spese di funzionamento aumentano del 12,9 per cento e ammontano a circa 10,9 milioni: di cui 9,5 milioni di spese per il personale (+11,9 per cento), 1 milione di spese per beni e servizi (+29,5 per cento), mentre le spese per gli organi mostrano un lievissimo aumento e ammontano a 383.491 euro.
Le uscite relative al Tfr riguardano la quota annuale versata alla previdenza integrativa per i dipendenti che vi hanno aderito ed ammonta ad euro 47.710.
Il Collegio dei revisori ha attestato di aver verificato il rispetto dei limiti di spesa imposti dalla vigente normativa e l'avvenuto versamento al Bilancio dello Stato degli importi derivanti dalle norme di contenimento della spesa pubblica, nei termini prescritti. L'importo impegnato dall'AdSP ammonta a euro 725.539, aumentato del 34,2 per cento rispetto al 2021, mentre quello versati a euro 540.539. Gli altri impegni per 185.000 euro, si riferiscono alle somme da

versare al "Fondo esodo", a seguito delle novità introdotte dall'art.10, c.3 septies e 3 octies del d.l. n. 28 del 30 dicembre 2021, convertito dalla l. n. 15 del 25 febbraio 2022.[8]

Gli oneri tributari ammontano a 1,9 milioni, più che raddoppiati rispetto ai 600.516 euro del 2021 per effetto dell'imposta Ires (euro 1,2 milioni) dovuta dal 2022 a seguito della modifica normativa all'art.6 della l. n. 84 del 1994, recata dal d.l. n.68 del 2022, (cfr. cap. 1), convertito nella l. n. 108 del 5 agosto 2022, che ha fatto rientrare le AdSP tra i soggetti passivi d'imposta.

Tra le uscite non classificabili in altre voci, ammontanti a euro 93.073, figurano euro 80.000 per quota parte 2022 del contributo di cui al c.1, lett.b) dell'art.199 del d.l. n. 34 del 2020, convertito nella legge n.77 del 2020, riconosciuto all'ALPS (Agenzia per il lavoro portuale della Sardegna) s.r.l. Le spese per liti, arbitraggi, risarcimenti e accessori, pari complessivamente a 11.573 euro, sono relative alla risoluzione stragiudiziale dei rapporti contrattuali relativi a incarichi di consulenza nell'ambito del procedimento di formazione del nuovo Piano regolatore del porto di Porto Torres, disposta con decreto presidenziale n.170 del 2022, e ad altre sentenze in cui l'AdSP è risultata soccombente.

Le uscite in conto capitale ammontano a 28,2 milioni, quasi raddoppiate rispetto al 2021, di cui 25,2 milioni per opere infrastrutturali (10,2 milioni destinati ai porti del Sud Sardegna e circa 6,3 milioni ai porti del Nord Sardegna, cui si aggiungono circa 8,3 milioni per la manutenzione straordinaria sulle parti comuni portuali e 400.159 euro per manutenzione straordinaria su immobili).

Le immobilizzazioni tecniche ammontano a 2,7 milioni, di cui circa 1,6 milioni a valere sulle risorse PNRR-PNC, inerenti alle spese propedeutiche agli interventi di *cold ironing* nei porti del sistema portuale.

L'indennità di anzianità al personale dipendente, per euro 298.228 euro, riguarda le liquidazioni del TFR al personale cessato dal servizio, le anticipazioni agli aventi diritto, nonché l'imposta sostitutiva sulla rivalutazione del TFR giacente in azienda.

[8] Il d.l. n. 28 del 30 dicembre 2021, convertito dalla l. n. 15 del 25 febbraio 2022 ha disposto, a decorrere dall'anno 2022, l'obbligo di accantonare una quota pari all'1 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse sulle merci, per il versamento annuale al Bilancio dello Stato, da riassegnare ad un apposito "Fondo esodo", istituito nello stato di previsione del Mit. Alla dotazione del fondo, volto a sostenere e incentivare il pensionamento anticipato dei lavoratori portuali, concorre inoltre la quota di 130 euro annui a lavoratore, a carico delle AdSP.

6.3. Situazione amministrativa e andamento dei residui

La situazione amministrativa al 31 dicembre 2022 espone un avanzo di 576,6 milioni, con un incremento del 7,4 per cento rispetto ai 536,7 milioni del 2021, di cui risultano disponibili 69,8 milioni.

I dati relativi alla situazione amministrativa e all'andamento dei residui sono contenuti nelle tabelle che seguono. Il Collegio dei revisori ha dato atto che l'Ente ne ha effettuato la ricognizione, verificando la sussistenza dei titoli giuridici del credito e del debito, nonché l'esigibilità dei crediti e l'onorabilità dei debiti. Tuttavia, nel verbale dell'ispezione ministeriale si ribadisce la necessità di effettuare una più puntuale e reale ricognizione dei residui passivi e attivi specialmente per quelli più vetusti.

La parte vincolata dell'avanzo, pari a 506,8 milioni è destinata per 486,9 milioni alla realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di competenza, (elencate dettagliatamente nell'allegato alla situazione amministrativa), per 4,1 milioni al Tfr e per circa 15,8 milioni al fondo rischi ed oneri.

L'AdSP, su richiesta di questa Corte, ha trasmesso una tabella con le variazioni intervenute nel 2022 all'avanzo vincolato, relative ad ogni singola opera, per effetto dell'aggiornamento della programmazione dei lavori e degli impegni assunti per le opere in esecuzione.

Tabella 25 - Situazione amministrativa

	2021	2022	% 2022/2021
Consistenza cassa inizio esercizio	**373.454.323**	**402.891.891**	**7,9**
Riscossioni			
In c/competenza	80.413.009	60.312.821	-25,0
In c/ residui	8.939.324	41.993.842	369,8
Totale	**89.352.333**	**102.306.663**	**14,5**
Pagamenti			
In c/competenza	34.633.845	37.040.682	6,9
In c/ residui	25.280.920	32.967.018	30,4
Totale	**59.914.765**	**70.007.700**	**16,8**
Consistenza cassa fine esercizio	**402.891.891**	**435.190.854**	**8,0**
Residui Attivi			
Residui attivi esercizi precedenti	94.909.152	201.115.693	111,9
Residui attivi d'esercizio	148.772.328	45.699.622	-69,3
Totale	**243.681.480**	**246.815.315**	**1,3**
Residui Passivi			
Residui passivi esercizi precedenti	93.772.600	76.464.603	-18,5
Residui passivi d'esercizio	16.105.943	28.932.475	79,6
Totale	**109.878.543**	**105.397.078**	**-4,1**
Avanzo di amministrazione	**536.694.828**	**576.609.091**	**7,4**
Parte vincolata			
al TFR	3.573.475	4.089.366	14,4
al Fondo rischi ed oneri:			
a) Fondo svalutazione crediti	73.403	86.759	18,2
b) Fondo rischi	10.991.534	15.675.843	42,6
Fondo esodo	0	9.223	100,0
F.do perdite soc. partecipate	0	2.847	100,0
per investimenti	431.042.5670	486.947.9090	13,00
Totale parte vincolata	**445.680.979**	**506.811.947**	**13,7**
Parte disponibile	**91.013.849**	**69.797.144**	**-23,3**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su Bilancio AdSP

La consistenza di cassa al 31 dicembre 2022, per effetto delle ingenti riscossioni, sia di competenza che degli esercizi precedenti, che superano di gran lunga i pagamenti, passa da 402,9 a 435,2 milioni, con un incremento dell'8 per cento.

La gestione dei residui, distinti per capitolo ed anno di formazione, è riepilogata negli elenchi allegati al rendiconto ed è stata oggetto di riaccertamento alla data del 31 dicembre 2022.

La situazione complessivamente rilevabile dalle verifiche per l'accertamento dei debiti e dei crediti nel periodo in esame è risultata essere la seguente.

Tabella 26 - Gestione residui attivi e passivi

ENTRATE	CORRENTI	IN C/CAPITALE	PART.DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2021	**16.339.948**	**85.802.901**	**2.375.271**	**104.518.120**
Riscossioni nell'anno	6.854.797	950.228	1.134.299	**8.939.324**
Variazioni	-151.800	-510282	-7562	**-669.644**
Rimasti da riscuotere	9.333.351	84.342.391	1.233.410	**94.909.152**
Residui dell'esercizio	3.878.060	143.451.639	1.442.629	**148.772.328**
Totale residui al 31/12/2021	**13.211.411**	**227.794.030**	**2.676.039**	**243.681.480**
Residui all'1/1/2022	**13.211.411**	**227.794.030**	**2.676.039**	**243.681.480**
Riscossioni nell'anno	3.306.265	37.748.770	938.807	**41.993.842**
Variazioni	-394.171	-153.600	-24.173	**-571.944**
Rimasti da riscuotere	9.510.975	189.891.660	1.713.059	**201.115.694**
Residui dell'esercizio	10.990.918	33.753.156	955.548	**45.699.622**
Totale residui al 31/12/2022	**20.501.893**	**223.644.816**	**2.668.607**	**246.815.316**
USCITE	**CORRENTI**	**IN C/CAPITALE**	**PART. DI GIRO**	**TOTALI**
Residui all'1/1/2021	**8.029.796**	**112.814.646**	**647.200**	**121.491.642**
Pagamenti nell'anno	4.506.649	20.241.071	533.200	**25.280.920**
Variazioni	-204.866	-2.225.362	-7894	**-2.438.122**
Rimasti da pagare	3.318.281	90.348.213	106.106	**93.772.600**
Residui dell'esercizio	6.339.646	8.842.448	923.849	**16.105.943**
Totale residui al 31/12/2021	**9.657.927**	**99.190.661**	**1.029.955**	**109.878.543**
Residui all'1/1/2022	**9.657.927**	**99.190.661**	**1.029.955**	**109.878.543**
Pagamenti nell'anno	4.840.753	27.573.650	552.615	**32.967.018**
Variazioni	-68.572	-378.200	-150	**-446.922**
Rimasti da pagare	4.748.602	71.238.811	477.190	**76.464.603**
Residui dell'esercizio	7.485.067	20.616.304	831.104	**28.932.475**
Totale residui al 31/12/2022	**12.233.669**	**91.855.115**	**1.308.294**	**105.397.078**

Fonte: rendiconto

Il totale complessivo dei residui attivi ammonta a 246,8 milioni, di cui il 90,6 per cento afferisce a poste in conto capitale; il totale complessivo dei residui passivi ammonta a 105,4 milioni, di cui l'87,2 per cento in conto capitale.

Come risulta dalla tabella, sono stati stralciati e portati in diminuzione residui attivi per euro 571.944, perlopiù di parte corrente e residui passivi per 446.922 euro, soprattutto in conto capitale, per economie di spesa in sede di esecuzione delle opere o affidamento dei servizi.

I residui attivi e passivi dell'esercizio ammontano rispettivamente a 45,7 milioni, (di cui 33,7 milioni di parte capitale e circa 11 milioni di parte corrente) e a 28,9 milioni, di cui 20,6 milioni in conto capitale e 7,5 milioni di parte corrente.

Con nota del 12 settembre 2023, l'AdSP ha risposto ai rilievi formulati da questa Corte nel referto dell'esercizio precedente circa l'entità rilevante e la vetustà dei residui e all'invito

formulato a porre una maggiore attenzione ai principi contabili che regolano gli accertamenti e gli impegni.

Nella predetta nota l'AdSP ha evidenziato di essersi sempre impegnata ad attivare le procedure di recupero verso clienti nei termini utili per scongiurarne la prescrizione e di aver effettuato nell'anno 2022 un controllo dettagliato sulle partite relative ad alcuni crediti di competenza decorrenti dall'anno 1999, che non è riuscita a recuperare nonostante le numerose procedure esecutive attivate.

Pertanto, sono state eliminate le partite attive più vetuste, oggetto di almeno tre procedure esecutive infruttuose da parte dell'Agenzia delle Entrate e adeguato il fondo svalutazione crediti iscritto nello Stato patrimoniale al 31 dicembre 2022. L'AdSP ha specificato inoltre che la formazione dei residui passivi riflette principalmente l'andamento dei SAL degli interventi infrastrutturali che maturano in corso d'esercizio.

6.4. Conto economico

L'esercizio in esame chiude con un avanzo economico di 24,2 milioni, (+91,7 per cento rispetto al 2021), determinato dal saldo positivo tra valore e costi della produzione, pari a 26,1 milioni, (+96,2 per cento), cui si somma il saldo positivo delle partite finanziarie pari a euro 41.133, detratte le imposte per euro 1,9 milioni.

L'incremento del 30,1 per cento del valore della produzione è stato determinato dall'incremento di tutte le voci di entrata, in particolare dai proventi per beni e servizi, (traffico passeggeri, ro.ro., proventi aree e magazzini) aumentati del 56,9 per cento, come evidenziato in sede di commento al rendiconto gestionale e dal considerevole importo delle entrate tributarie attestate a 26,4 milioni.

L'incremento dei costi della produzione è stato più contenuto (+7,6 per cento), l'incidenza maggiore è costituita dai costi per servizi, che peraltro restano pressoché invariati e ammontano a 17,4 milioni, seguiti dai costi del personale, pari a 10,3 milioni, (+13,9 per cento), dagli accantonamenti al fondo rischi, in diminuzione, e dagli ammortamenti, (+62,3 per cento).

L'Ente ha chiarito che gli accantonamenti al fondo rischi ammontano a circa 5,1 milioni, euro 9.223 si riferiscono al Fondo esodo, mentre euro 2.847 si riferiscono all'accantonamento per rischi perdite società partecipate, di cui all'art.21 del d.lgs. n.175 del 2016, pari al 50 per cento

della perdita es. 2021 (euro 17.796) non ripianata della società ALPS, in proporzione alla quota di partecipazione dell'AdSP (16 per cento).

La gestione finanziaria chiude con un saldo positivo di 41.133 euro, costituiti da interessi attivi addebitati ai concessionari per tardivo pagamento del canone o su dilazioni autorizzate e interessi maturati sul conto corrente fruttifero dell'AdSP presso la Banca d'Italia, detratti gli oneri per i servizi di tesoreria.

Le imposte d'esercizio, pari a 1,9 milioni circa, riguardano per 1,2 milioni l'Ires dovuta sul 50 per cento dei canoni demaniali riscossi, come previsto dall'art.4 bis della l. n. 108 del 2022.

Nella tabella seguente sono evidenziate le poste del conto economico 2022, raffrontate con quelle dell'esercizio precedente.

Tabella 27 - Conto economico

A) VALORE DELLA PRODUZIONE	2021	2022	Var.%
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi*	**16.133.576**	**25.316.788**	**56,9**
Altri ricavi e proventi	**36.357.463**	**42.960.121**	**18,2**
a) Contributi in conto esercizio	2.550.700	3.982.536	56,1
b) Entrate tributarie	23.007.219	26.315.882	14,4
c) Redditi e proventi patrimoniali	9.846.902	10.868.650	10,4
d) Ricavi e proventi diversi	952.642	1.793.053	88,2
Totale valore della produzione (A)	**52.491.039**	**68.276.909**	**30,1**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	72.521	112.989	55,8
Per servizi	17.604.969	17.410.877	-1,1
Per godimento beni di terzi	76.169	93.746	23,1
Per gli organi dell'Ente	379.681	383.491	1,0
Per il personale	9.047.242	10.309.317	13,9
Ammortamenti e svalutazioni	4.670.835	7.578.672	62,3
Versamenti al bilancio dello Stato	540.539	725.539	34,2
Accantonamenti	6.600.509	5.087.132	-22,9
Oneri diversi di gestione	205.259	491.535	139,5
Totale costi della produzione (B)	**39.197.724**	**42.193.298**	**7,6**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A - B)	**13.293.315**	**26.083.611**	**96,2**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Altri proventi finanziari	25.394	63.224	**149,0**
Interessi e altri oneri finanziari	137	22.091	**16024,8**
Totale proventi ed oneri finanziari (C)	**25.257**	**41.133**	**62,9**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	**-115.000**	**0**	**100,0**
Risultato prima delle imposte	**13.203.572**	**26.124.744**	**97,9**
Imposte dell'esercizio	557.284	1.876.494	**236,7**
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	**12.646.288**	**24.248.250**	**91,7**

Fonte: rendiconto AdSP

6.5. Lo stato patrimoniale

Nel 2022 il valore del patrimonio netto si è incrementato in misura pari all'utile di esercizio, passando dai 394,9 milioni del 2021 a 419,2 milioni del 2022.

Con riferimento all'attivo dello stato patrimoniale, le immobilizzazioni sono aumentate del 6,5 per cento, per effetto soprattutto dell'incremento delle immobilizzazioni materiali e immateriali, mentre le immobilizzazioni finanziarie sono lievemente diminuite e ammontano a 223,7 milioni. Queste ultime comprendono 223,6 milioni di crediti per finanziamenti pubblici, dello Stato, della Regione e dell'Unione europea, oltre a 53.000 euro per la partecipazione al capitale sociale di tre società. Tra i finanziamenti pubblici, 204 milioni sono finanziamenti dello Stato di cui al d.m. n. 353 del 13 agosto 2020, per la realizzazione delle opere di infrastrutturazione primaria dell'avamporto del Porto Canale e al d.m. n. 330 del 13 agosto 2021, a valere sui fondi PNRR- PNC; euro 22,8 milioni si riferiscono a finanziamenti della Regione per opere in prevalenza nei porti del Nord Sardegna; le somme rimanenti a contributi di altri enti pubblici e inerenti a progetti europei. Tra le immobilizzazioni finanziarie risultano partecipazioni in società per euro 53.000, di cui si dirà più diffusamente nel paragrafo seguente.

L'attivo circolante ammonta a 458,8 milioni, in ulteriore crescita rispetto all'esercizio precedente, ed è costituito dai crediti per 23,6 milioni e dalle disponibilità liquide presso la tesoreria della Banca d'Italia, che ammontano a 435,2 milioni.

Questa Corte, vista l'ingente liquidità e il considerevole avanzo di amministrazione contabilizzati a fine esercizio, rappresenta nuovamente l'esigenza di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili.

Il totale delle attività ammonta a 823,7 milioni, con un incremento dell'8,1 per cento rispetto ai 761,7 milioni del 2021.

Per quanto riguarda le passività, il debito complessivo ammonta a circa 218,1 milioni, di cui 200,5 milioni verso lo Stato per il finanziamento di opere in corso di realizzazione.

Il "fondo per rischi ed oneri" ammonta a 16,8 milioni, con un incremento del 40,9 per cento rispetto agli 11,9 milioni del 2021. Secondo quanto riportato in nota integrativa è riferito per circa 15,7 milioni ai contenziosi in corso; per il restante importo si riferisce al "fondo di dubbia esigibilità clienti falliti", al "fondo amministrazione *welfare* aziendale," al "fondo svalutazione crediti per occupazioni abusive," nonché ai fondi per rischi e oneri diversi. L'AdSP ha

evidenziato di aver dato seguito alla raccomandazione espressa da questa Corte nel referto sull'esercizio 2019, di accantonare somme in misura congrua a copertura delle vertenze giudiziarie, stante gli importi rilevanti dei contenziosi pendenti. In particolare, ha riferito di aver accantonato nel corso del 2022 al fondo rischi circa 5 milioni e svincolato 390.752 euro per i contenziosi conclusi.

L'AdSP ha riportato in nota integrativa un elenco di tutti i contenziosi per i quali sono state accantonate somme nel fondo rischi, specificando gli importi e la percentuale di rischio stimata.

L'importo iscritto a titolo di tfr, pari a 4,1 milioni, secondo quanto riportato in nota integrativa, rispecchia il debito dell'Ente nei confronti del personale dipendente al 31 dicembre 2022, con relativa rivalutazione del pregresso maturato.

I risconti passivi contabilizzati per 165,6 milioni, afferiscono principalmente a progetti in corso nei porti del nord Sardegna, rinviati all'esercizio successivo in base a criteri di competenza economica e temporale.

I conti d'ordine iscritti all'attivo e passivo dello stato patrimoniale, ammontano complessivamente a 676,5 milioni[9], di cui 486,9 milioni di fondi vincolati sull'avanzo di amministrazione, inerenti ai vari interventi, inseriti negli strumenti programmatori, da realizzarsi nei porti dell'AdSP, per i quali non si è ancora perfezionata la relativa obbligazione giuridica.

Nella tabella che segue sono riportate le voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale

.

[9] Nei suddetti conti sono affluiti gli impegni assunti verso terzi per la realizzazione di opere portuali pari a euro 87.214.430, gli interventi effettuati sui beni demaniali e patrimoniali dello Stato a fronte dei contributi in conto impianti; il valore dei beni dello Stato in uso e/o gestione, per complessivi euro 102.369.068, ed infine le partite vincolate sull'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2021, inerenti i vari interventi, inseriti negli strumenti programmatori, da realizzarsi nei porti rientranti nella circoscrizione della AdSP del Mare di Sardegna, per complessivi euro 486.947.909, a fronte dei quali non si è ancora perfezionata la relativa obbligazione giuridicamente vincolante
Sono tutti impegni? Sono impegni effettivi solo 87.214.430 euro.

Tabella 28 - Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2021	2022	var. %2022/2021
A) CREDITI VERSO LO STATO			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali	27.294.943	32.723.236	19,9
Immobilizzazioni materiali	86.433.172	107.495.991	24,4
Immobilizzazioni finanziarie	227.791.736	223.662.058	-1,8
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	**341.519.851**	**363.881.285**	**6,5**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
Rimanenze	0	0	0,0
Crediti	16.352.665	23.592.167	44,3
Disponibilità liquide	402.891.891	435.190.854	8,0
Totale attivo circolante	**419.244.556**	**458.783.021**	**9,4**
D) RATEI E RISCONTI			
1) Ratei attivi	6.166	5.731	-7,1
2) Risconti attivi	979.348	1.062.601	8,5
Totale ratei e risconti (D)	**985.514**	**1.068.332**	**8,4**
TOTALE ATTIVITA' (A+B+C+D)	**761.749.921**	**823.732.638**	**8,1**
CONTI D'ORDINE	**627.060.918**	**676.531.407**	**7,9**
sistema degli impegni	93.649.283	87.214.430	-6,9
beni demaniali e patrimoniali dello Stato	102.369.068	102.369.068	0,0
vincoli avanzo di amministrazione	431.042.567	486.947.909	13,0
PASSIVITA'	**2021**	**2022**	**var. %2022/2021**
A) PATRIMONIO NETTO			
Fondo di dotazione	1.136.689	1.136.689	0,0
Av. Disav. Economico portati a nuovo	381.159.821	393.806.109	3,3
Avanzo economico dell'esercizio	12.646.288	24.248.250	91,7
Totale Patrimonio netto (A)	**394.942.798**	**419.191.048**	**6,1**
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
3) per altri rischi ed oneri futuri	11.928.148	16.811.508	40,9
Totale Fondi rischi ed oneri futuri (B)	**11.928.148**	**16.811.508**	40,9
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**3.573.475**	**4.089.366**	**14,4**
D) DEBITI			
debiti verso fornitori	3.779.246	2.912.058	-22,9
debiti v/terzi per prestazioni ricevute (ft. da ricevere)	3.195.530	3.175.911	-0,6
debiti tributari	485.238	1.594.705	228,6
debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	314.903	342.509	8,8
debiti verso lo Stato e altri soggetti pubblici	190.206.258	200.533.305	5,4
debiti diversi	8.016.460	9.501.945	18,5
Totale Debiti	**205.997.635**	**218.060.433**	5,9
E) RATEI E RISCONTI			
1) Ratei passivi	0	0	0,0
2) Risconti passivi	145.307.865	165.580.283	14,0
Totale ratei e risconti	**145.307.865**	**165.580.283**	**14,0**
TOTALE PASSIVO E NETTO (A+B+C+D+E)	**761.749.921**	**823.732.638**	**8,1**
CONTI D'ORDINE	**627.060.918**	**676.531.407**	**7,9**
sistema degli impegni	93.649.283	87.214.430	-6,9
beni demaniali e patrimoniali dello Stato	102.369.068	102.369.068	0,0
vincoli avanzo di amministrazione	431.042.567	486.947.909	13,0

Fonte Rendiconto AdSP

L'AdSP ha esposto in nota integrativa due tabelle di riconciliazione dei crediti e dei debiti inseriti nello stato patrimoniale con il totale dei residui attivi e passivi al 31 dicembre 2022.

6.6. Partecipazioni

L'AdSP possiede quote di partecipazioni in società costituite a fronte di espressa previsione legislativa[10] per un totale di euro 53.000,00 di cui:

- euro 20.000 per la partecipazione al 100 per cento del capitale della società Karalis Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment (K.A.L.Por.T) s.r.l., (costituita nel 2022);
- euro 25.000 per la partecipazione al 50 per cento del capitale sociale della società "Cagliari Zona franca"s.c.r.l.;
- euro 8.000 per la partecipazione al 16 per cento del capitale dell'Agenzia per il lavoro portuale temporaneo (A.L.P.S. s.r.l.).

Con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 3 marzo 2022, l'AdSP ha approvato lo statuto e l'atto costitutivo della società K.A.L.Por.T, interamente partecipata con un capitale di euro 20.000, come già detto. Oggetto della società è la riqualificazione del personale e l'avviamento dei lavoratori portuali delle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 84 del 1994 operanti nel settore del *transhipment,* ai sensi della legge n. 234 del 2021.

Il Piano di revisione delle società partecipate al 31 dicembre 2022, è stato emanato con decreto presidenziale n. 406 del 7 dicembre 2023, pubblicato sul sito *web* dell'Autorità. Le tre società esistenti alla data suindicata sono state ritenute necessarie per il raggiungimento dei fini istituzionali dell'Ente.

In particolare, per quanto concerne la società "Cagliari zona franca", si era registrato un avvio negativo con perdite determinate da costi di esercizio conseguite dall'inizio dell'attività.

Nel giugno del 2021, l'assemblea dei soci ha nominato l'amministratore unico per gli adempimenti propedeutici all'elaborazione del nuovo piano industriale.

Alla chiusura del bilancio 2021 la Società ha registrato una perdita di esercizio pari a euro 30.889,00 coperta con le riserve disponibili. Il 22 dicembre 2022, la Società, ai sensi dell'art. 14. c. 2 del d.lgs. 175 del 2016, ha esaminato il Piano di ristrutturazione e sviluppo proposto dall'Amministratore unico.

[10]La società Kalport s.r.l. è stata costituita ai sensi dell'art.1, c.997 e 998 della legge n. 234 del 2021; la società "Cagliari Zona franca" s.c.r.l. è stata istituita ai sensi del d.p.c.m. 7 giugno 2001, attuativo del d.lgs. 10 marzo 1998, n. 75; Alps s.r.l. è stata istituita ai sensi dell'art.17, c.5 della l. n. 84 del 1994.

L'ispezione ministeriale ha messo in luce la mancata previsione da parte dell'Ente di uno specifico accantonamento a fondo perdite società partecipate relativamente alla partecipazione nella Cagliari *Free Zone*.

L'AdSP, con note del 16 marzo e del 26 settembre 2023, ha rappresentato che le perdite maturate negli esercizi 2020 e 2021, di complessivi euro 34.828, sono state coperte con l'utilizzo delle riserve societarie pari a euro 58.440, con riduzione delle stesse ad euro 23.611. Il bilancio della partecipata al 31 dicembre 2022, approvato il 22 giugno 2023, si è chiuso con una perdita di esercizio pari a euro 53.926, coperta in parte con l'utilizzo delle succitate riserve disponibili di euro 23.611 e il riporto a nuovo della parte residua di euro 30.315. A fronte di tale perdita l'AdSP ha iscritto un accantonamento al fondo rischi-perdite società partecipate – ex art. 21 del d.lgs. n. 175/2016, per euro 15.157,50 corrispondente al 50 per cento della perdita stessa. L'AdSP ha evidenziato infine che l'Assemblea dei soci ha deliberato la ricostituzione del capitale sociale, ridotto al di sotto del limite minimo di legge previsto in euro 50.000 dall'art. 2327 c.c., attraverso il versamento dei soci. Con decreto n. 235 del 12 luglio 2023, il Presidente dell'AdSP ha disposto il versamento dell'importo di euro 15.500, per il reintegro della quota capitale di competenza.

In ordine, invece, all'Agenzia per il lavoro portuale temporaneo (ALPS), la durata della società è stata prorogata di ulteriori 36 mesi rispetto alla precedente scadenza prevista con legge n. 77 del 2020 al 31 dicembre 2022. La nuova scadenza della società è stata fissata per il 31 dicembre 2025 nella considerazione che ALPS è l'unico soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo portuale nella circoscrizione dell'Ente.

Nell'esercizio 2021 il bilancio della società aveva registrato una perdita di euro 26.664, coperta parzialmente dall'accantonamento degli utili portati a nuovo, pari a euro 8.868, mentre la residua perdita di euro 17.796, è stata rinviata a nuovo, riducendo così il capitale sociale di oltre un terzo con conseguente necessità di applicazione dell'articolo 2482 bis c.c..

Nel 2022 il bilancio di ALPS si è chiuso con una perdita di 9.613 euro, quindi diminuita a meno di un terzo. La situazione comunque resta critica e richiede un continuo monitoraggio, facendo presente che la ricapitalizzazione a seguito di perdite è consentita solo alle condizioni di cui all'art.14 del TUSP.

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 è significativamente intervenuto sulla previgente legislazione 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.

In tale contesto normativo si colloca la nascita dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna comprendente i porti di Cagliari e Olbia Golfo Aranci- porti sede delle soppresse Autorità portuali- e i nuovi porti di Foxi-Sarroch, Porto Torres, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale) e Arbatax.

Le funzioni ed i compiti di detta AdSP sono ricavabili dalle disposizioni che attengono all'operatività dei porti. Il quadro normativo di riferimento ha già formato oggetto di esame generale nei precedenti referti cui si rinvia. Il medesimo deve essere 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 nazionale per gli investimenti complementari (PNC).

Alla data del 30 giugno 2024, ultimo monitoraggio effettuato da questa Sezione è risultato che l'AdSP del Mare di Sardegna è soggetto attuatore di complessivi 16 progetti, finanziati con fondi PNRR-PNC per euro 201.791.703, , di cui 14 per la Missione 3 Componente 2 (infrastrutture per la mobilità sostenibile), un progetto per la Missione 2 Componente 2.1 (Agricoltura sostenibile ed economia circolare) e un progetto per la Missione 5 Componente 3 (Interventi speciali per la coesione territoriale).

Per quanto riguarda i progetti M3C2, 8 sono finanziati dal PNC per 170,2 mln, di cui un progetto finalizzato all'aumento selettivo della capacità portuale, finanziato dal PNC (per 99,4 milioni) e con risorse dell'AdSP e altre fonti per 238,5 milioni. L'AdSP ha precisato che tale progetto, riguardante la realizzazione dei banchinamenti del nuovo *terminal ro - ro* presso il Porto canale di Cagliari, è in fase di esecuzione e sono stati raggiunti gli obiettivi al 30 giugno 2024.

I restanti 7 progetti finanziati dal PNC riguardano l'elettrificazione delle banchine (*cold ironing)* nei porti della circoscrizione portuale. L'AdSP ha comunicato che per tutti e 8 i progetti

suddetti sono stati raggiunti gli obiettivi al 30 giugno 2024 e per i 7 progetti di *cold ironing* è in fase di stipula il contratto a seguito dell'aggiudicazione dell'appalto integrato complesso, sulla base del progetto preliminare. È in corso di predisposizione da parte dell'appaltatore la progettazione definitiva ed esecutiva.

Altri 5 progetti M3C2, finanziati dal PNRR per euro 13.984.583, rientrano nel progetto *Green ports* e risultano tutti non avviati. L'AdSP ha precisato che la scadenza da cronoprogramma è al 30 giugno 2026, data in cui il progetto deve essere ultimato e rendicontato e ha indicato le motivazioni per cui tali progetti non sono stati ancora avviati.

Per quanto riguarda gli altri 2 progetti finanziati dal PNRR, per un progetto, finanziato per euro 7.627.120, che riguarda la realizzazione di un centro servizi polifunzionale per la logistica agroalimentare ("ce.s.p.l.a.") nel porto di Santa Giusta – Oristano", è in fase di pubblicazione il bando di gara.

Per quanto riguarda l'altro progetto M5C3, (interventi infrastrutturali per le Zes) finanziato dal PNRR per 10 milioni, relativo ai lavori di realizzazione della strada di collegamento del Terminal Ro Ro nell'avamporto ovest del Porto Canale con lo svincolo viario esistente sulla SS 195 e ripristino della ex SS 195 – Porto di Cagliari, la Stazione Appaltante ha avviato la procedura di risoluzione del contratto per gravi inadempimenti contrattuali da parte dell'appaltatore, ai sensi dell'art. 122 c. 3 del d.lgs n. 36 del 2023. Al 30 giugno 2024 l'AdSP era in attesa del parere obbligatorio del Collegio Consultivo Tecnico ex art. 216, c. 2 del d.lgs. n. 36 del 2023.

Infine, il progetto relativo alla digitalizzazione della catena logistica, finanziato per 1 milione dal PNRR è in fase di progettazione esecutiva.

Le somme complessivamente trasferite a valere sui finanziamenti PNRR/PNC, ammontano ad euro 90.867.603 e i pagamenti effettuati dall'AdSP a euro 67.935.026.

Sono organi dell'AdSP, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti e su di essi non ci sono modifiche nella composizione da segnalare.

In data 25 febbraio 2021 l'AdSP ha adottato la pianta organica del personale vigente nel 2022, approvata in data 3 maggio 2021 dal Ministero vigilante, che prevedeva, come organico di diritto, n. 107 unità, di cui 7 dirigenti, 21 quadri e 79 impiegati.

La pianta organica è stata modificata nel corso del 2023, come da delibera del Comitato di gestione n. 5 del 27 aprile 2023, approvata dal Mit in data 24 maggio 2023 e prevede 111 unità, di cui 8 dirigenti, 21 quadri e 82 impiegati.

Il Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) 2022-2024, è stato adottato con decreto del Presidente n. 222 del 29 giugno 2022, successivamente aggiornato con il decreto n.93 del 30 marzo 2023 (PIAO 2023-2025) e n. 20 del 31 gennaio 2024 (PIAO 2024-2026).

Secondo quanto riportato in nota integrativa, il personale in forza al 31 dicembre 2022, oltre al Segretario Generale, è pari a 95 unità, di cui n. 77 a tempo indeterminato e n.18 a tempo determinato. Nel corso del 2022 sono cessate tre unità di personale.

Il personale è allocato principalmente negli uffici delle soppresse Autorità portuali di Cagliari (59 unità) ed Olbia (31 unità), e a Porto Torres (5 unità), mentre nessun dipendente risulta essere stato assegnato agli uffici di Golfo Aranci e Santa Teresa, la cui copertura è effettuata con personale in missione in funzione delle esigenze. Ad Oristano risulta essere stato trasferito un dipendente della sede di Olbia con funzioni di front office e collaborazione con il RUP per l'esecuzione dei lavori negli immobili dell'Ente.

L'AdSP ha dichiarato di avere effettuato gli acquisti di beni e servizi con sistemi telematici di negoziazione.

In particolare, n. 10 contratti sono stati affidati con procedura aperta, per un importo di 17,7 milioni, pari al 57,3 per cento del totale; gli affidamenti diretti sono stati n. 367, per un importo di 1,7 milioni, cui si aggiungono n. 120 contratti, con affidamenti diretti previo confronto di più offerte economiche; le procedure negoziate previa consultazione di più operatori economici sono 12, per circa 3,8 milioni. Si sottolinea che ben 502 procedure su 521 sono state svolte extra Consip e Mepa. Soltanto n. 19 contratti sono stati affidati attraverso il ricorso al mercato elettronico.

La gestione si è chiusa con un avanzo finanziario di 40 milioni, fortemente ridotto rispetto all'esercizio precedente, per effetto dell'ingente contrazione del saldo in conto capitale, a fronte di un saldo corrente in crescita.

Risultano in ulteriore crescita l'avanzo di amministrazione, passato da 536,7 a 576,6 milioni, l'avanzo economico raddoppiato e il patrimonio netto, ammontante a 419,2 milioni.

Tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti, anche se si è registrato rispetto al 2021 un incremento degli impegni assunti in parte capitale (+88 per cento). I residui attivi e passivi dell'esercizio ammontano rispettivamente a 45,7 milioni, (di cui 33,7 milioni di parte capitale e circa 11 milioni di parte corrente) e a 28,9 milioni, di cui 20,6 milioni in conto capitale e 7,5 milioni di parte corrente.

L'attivo circolante ammonta a 458,8 milioni, in ulteriore crescita rispetto all'esercizio precedente, ed è costituito dai crediti per 23,6 milioni e dalle disponibilità liquide presso la tesoreria della Banca d'Italia, che ammontano a 435,2 milioni.

Questa Corte, vista l'ingente liquidità e il considerevole avanzo di amministrazione contabilizzati a fine esercizio, rappresenta nuovamente l'esigenza di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili.

Il totale delle attività ammonta a 823,7 milioni, con un incremento dell'8,1 per cento rispetto ai 761,7 milioni del 2021.

Per quanto riguarda le passività, il debito complessivo ammonta a circa 218,1 milioni, di cui 200,5 milioni verso lo Stato per il finanziamento di opere in corso di realizzazione.

Il "fondo per rischi ed oneri" ammonta a 16,8 milioni, con un incremento del 40,9 per cento rispetto agli 11,9 milioni del 2021, di cui circa 15,7 milioni relativi ai contenziosi in corso.

L'AdSP, colmando una carenza riscontrata anche durante l'ispezione ministeriale, ha riportato in nota integrativa un elenco di tutti i contenziosi per i quali sono state accantonate somme, specificando gli importi e la percentuale di rischio stimata.

L'AdSP possiede quote di partecipazioni in società costituite a fronte di espressa previsione legislativa per un totale di euro 53.000,00 di cui:

- euro 20.000 per la partecipazione al 100 per cento del capitale della società Karalis Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment (K.A.L.Por.T) s.r.l., (costituita nel 2022);
- euro 25.000 per la partecipazione al 50 per cento del capitale sociale della società "Cagliari Zona franca" s.c.r.l.;
- euro 8.000 per la partecipazione al 16 per cento del capitale dell'Agenzia per il lavoro portuale temporaneo (A.L.P.S. s.r.l.)

Le perdite di esercizio della società partecipata Cagliari Zona franca" s.c.r.l. al 31 dicembre 2022, ammontano a euro 53.926 e sono state coperte in parte con l'utilizzo di riserve disponibili di euro 23.611 e il riporto a nuovo della parte residua di euro 30.315. A fronte di tale perdita l'AdSP ha iscritto un accantonamento al fondo rischi-perdite società partecipate – ex art. 21 del d.lgs. n. 175/2016, per euro 15.157,50 corrispondente al 50 per cento della perdita stessa.

L'AdSP ha evidenziato infine che l'Assemblea dei soci ha deliberato la ricostituzione del capitale sociale, ridotto al di sotto del limite minimo di legge previsto in euro 50.000 dall'art. 2327 c.c., attraverso il versamento dei soci. Con decreto n. 235 del 12 luglio 2023, il Presidente

dell'AdSP ha disposto il versamento dell'importo di euro 15.500, per il reintegro della quota capitale di competenza.

In ordine, invece, all'Agenzia per il lavoro portuale temporaneo, la durata della società è stata prorogata di ulteriori 36 mesi rispetto alla precedente scadenza prevista con legge n. 77 del 2020 al 31 dicembre 2022. La nuova scadenza della società è stata fissata per il 31 dicembre 2025 nella considerazione che ALPS è l'unico soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo portuale nella circoscrizione dell'Ente.

Nell'esercizio 2021 il bilancio della società aveva registrato una perdita di euro 26.664, coperta parzialmente dall'accantonamento degli utili portati a nuovo, pari a euro 8.868, mentre la residua perdita di euro 17.796, è stata rinviata a nuovo, riducendo così il capitale sociale di oltre un terzo con conseguente necessità di applicazione dell'articolo 2482 bis c.c..

Nel 2022 il bilancio di ALPS si è chiuso con una perdita di 9.613 euro, quindi diminuita a meno di un terzo. La situazione comunque resta critica e richiede un continuo monitoraggio, facendo presente che la ricapitalizzazione a seguito di perdite è consentita solo alle condizioni di cui all'art.14 del TUSP.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

