CORTE DEI CONTI - SEZ_CE - SEZENTI - 0001889 - Uscita - 12/05/2025 - 16:18

Doc XV, n. 381

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

IL PRESIDENTE

Onorevole Presidente,

in adempimento al disposto dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, rassegno alla S.V. la determinazione e la relazione con cui la Corte dei conti riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, per l'esercizio finanziario 2022.

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

L'occasione è gradita per inviare distinti saluti.

Manuela Arrigucci

MANUELA ARRIGUCCI
CORTE DEI CONTI
12.05.2025
12:59:37
GMT+02:00

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

Camera dei Deputati
ARRIVO 12 Maggio 2025
Prot: 2025/0000757/TN

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Determinazione dell'8 aprile 2025. n. 42



CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Relatore: Referendario Andrea Di Renzo

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati
la dott.ssa Ludovica Lettieri

Determinazione n. 42/2025

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza dell'8 aprile 2025;

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

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

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

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

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

visto il rendiconto dell'Autorità di Sistema Portuale suddetta, 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 Referendario Andrea Di Renzo, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centrale per l'esercizio 2022;

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

CORTE DEI CONTI

P. Q. M.

Comunica, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il rendiconto generale per l'esercizio 2022 - corredato dalla relazione degli organi amministrativo e di revisione dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il predetto esercizio.

RELATORE
Andrea Di Renzo
f.to digitalmente

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
f.to digitalmente

depositato in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
f.to digitalmente

SOMMARIO

PREMESSA 1
1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO 2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO 9
3. PERSONALE 12
3.1 Costituzione del rapporto di lavoro del personale dipendente 17
4. LIMITI DI SPESA 18
5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE 19
5.1 Il Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) e il Piano regolatore portuale (PRP). 19
5.2 Piano operativo triennale (POT) 20
5.3 Programma triennale delle opere (PTO) 21
5.4 I progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale complementare (PNC) 22
6. LE ATTIVITÀ E IL TRAFFICO PORTUALE 26
6.1 Gestione del demanio portuale 27
6.2 Servizi di interesse generale 33
6.3 Operazioni e servizi portuali 35
6.4 Attività negoziale dell'AdSP 36
6.5 Contenzioso 39
6.6 Organismi partecipati 40
7. GESTIONE FINANZIARIA ED ECONOMICO PATRIMONIALE 41
7.1 Sintesi dei dati della gestione 41
7.2 La gestione finanziaria 43
7.3 Situazione amministrativa 48
7.4 La gestione dei residui 50
7.5 Lo stato patrimoniale 53
7.6 Il conto economico 56
8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 60

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Spesa per gli organi. 10
Tabella 2 – Dotazione e pianta organica 13
Tabella 3 – Premi erogati al personale 15
Tabella 4 - Spesa del personale 16
Tabella 5- Spesa unitaria 17
Tabella 6 – Piano triennale delle opere 2024 - 2026 22
Tabella 7 – Finanziamenti a valere sul PNRR e sul PNC 23
Tabella 8 – Movimentazione merci e passeggeri 27
Tabella 9 – Canoni demaniali porto di Ancona 29
Tabella 10 - Canoni demaniali porto di Ortona 30
Tabella 11 – Canoni demaniali porto di San Benedetto del Tronto 30
Tabella 12 – Canoni demaniali porto di Pesaro 31
Tabella 13 – Canoni demaniali porto di Pescara 31
Tabella 14 – Totale generale dei canoni al netto dei costi aggiuntivi 32
Tabella 15 - Incidenza canoni accertati su entrate correnti e riscossi su accertati 32
Tabella 16 - Numero autorizzazioni per operazioni e servizi portuali. 36
Tabella 17 - Consistenza del personale delle imprese autorizzate 36
Tabella 18 – Attività negoziale 2022 37
Tabella 19 - Manutenzione ordinaria 38
Tabella 20 - Manutenzione straordinaria 39
Tabella 21 - Opera infrastrutturale in corso di realizzazione 2022 39
Tabella 22 - Suddivisione contenziosi per tipologia 40
Tabella 23 – Sintesi dei dati contabili 42
Tabella 24 – Entrate 43
Tabella 25 – Spese 46
Tabella 26 – Avanzo/disavanzo di competenza 47
Tabella 27 - Situazione amministrativa 48
Tabella 28 - Ripartizione dell'avanzo di amministrazione 49
Tabella 29 - Residui attivi 50
Tabella 30 - Residui passivi 52
Tabella 31- Stato Patrimoniale 54
Tabella 32- Conto economico 57

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 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'anno 2022 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico centrale, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino alla data corrente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2021, è stato approvato con la determinazione n.37 del 7 marzo 2024 ed è pubblicato in Atti parlamentari Legislatura XIX, Doc. XV n 211.

1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il d. lgs. 4 agosto 2016, n. 169, intitolato "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, di cui alla l. 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lett. f), della l. 7 agosto 2015, n. 124", è significativamente intervenuto sulla previgente legislazione in materia portuale, modificando gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani, con l'istituzione delle Autorità di sistema portuale.

Ai sensi dell'art. 6 della l. n. 84 del 1994 le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale dotati di autonomia amministrativa, organizzativa e regolamentare di bilancio e finanziaria e svolgono i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali, con attribuzione del potere di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24 della legge;

b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, della l. n. 84 cit.;

d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;

e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla legge n. 84 del 1994 e dal codice della navigazione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna;

f) promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e

interportuali.

In tale contesto normativo si inserisce, in forza del medesimo art. 6 della l. n. 84 del 1994, come sostituito dall'art. 7 del d. lgs. n. 169 del 2016, l'istituzione dell'AdSP del Mar Adriatico centrale (AdSP Mac), nella cui circoscrizione sono ricompresi i porti di Ancona e Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa la darsena turistica), Ortona e Vasto, secondo quanto previsto dall'allegato "A" della l. n. 84 del 1994. Il porto di Vasto è stato inserito nell'allegato, dall'art. 9, comma 10, del d.l. 16 giugno 2022, convertito con modificazioni dalla l. 5 agosto 2022, n. 108.

La sede dell'AdSP Mac è quella del porto di Ancona, ai sensi dell'art. 6, comma 3, della l. 84 cit., secondo il quale "sede della Autorità di sistema portuale è la sede del porto centrale, individuato nel Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, ricadente nella stessa Autorità di sistema portuale".

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

L'art. 4 della l. 84 cit. fornisce i criteri di classificazione dei porti e nell'ambito della "categoria I" inserisce quelli "finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato", mentre nella "categoria II" ricomprende:

a) i porti, o le specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale (classe I);

b) i porti, o le specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale (classe II);

c) i porti, o le specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale (classe III), precisando che i porti sede di Autorità di sistema portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II.

Tra i finanziamenti e le misure di sostegno economico, anche in ragione della emergenza da Covid-19, si segnalano i seguenti interventi.

A partire dal 2021, è stato previsto il rifinanziamento di fondi già istituiti e gli ulteriori interventi di sostegno, di cui all'art. 1, cc. 662 e 731, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021), nonché gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza stanziati dall'art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla l. 1° luglio 2021, n.101, per lo sviluppo delle infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e l'aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche). In tale sede, il programma di interventi infrastrutturali in ambito

portuale prevede investimenti per complessivi 2.860 milioni.

L'Ente ha riferito che per gli esercizi successivi al 2021 non vi è stata necessità di attingere al fondo previsto dall'art. 199 del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla l. 17 luglio 2020, n. 77, come modificato dall'art. 1, comma 662, della l. n. 178 del 2020, in quanto l'introito dei diritti di porto, generato dal traffico di passeggeri e merci, era tornato ai livelli precedenti rispetto a quelli della pandemia da Covid-19.

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Mims (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Mit) nel 2021 ha poi ammesso l'AdSP al fondo di dotazione di cui all'art. 1, commi 728 segg., della l. n. 178 del 2020 previsto per la copertura parziale dei costi di rimozione delle navi, per una somma pari a euro 2.051.794 in riferimento al relitto della *Sunrise*.

Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (oggi Ministro delle infrastrutture e dei trasporti) n. 330 del 13 agosto 2021, approvando il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), ha ripartito tale somma tra tutte le AdSP, assegnando a quella del Mar Adriatico centrale 10 mln per il punto n. 9 indicato all'allegato 1 (ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale relativo al porto di Ancona e consistente in intervento sul lungomare nord per la rettifica e la velocizzazione della linea ferroviaria) ed euro 11 milioni per il punto n. 11 (elettrificazione delle banchine per la fornitura di energia elettrica a terra alle navi all'ormeggio o a strutture portuali dei porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona e Pescara).

L'art. 4, comma 1-*septies*, del d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla l. 9 novembre 2021, n. 156 (c.d. "decreto trasporti") ha modificato l'art. 5 della l. 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii., in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali con riferimento al documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) e al Piano regolatore portuale (PRP), tenuto altresì conto dell'intervenuto giudizio di legittimità costituzionale espresso dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 6/2023; le modifiche trovano concreta applicazione ai DPSS approvati successivamente all'entrata in vigore della normativa. Tra le disposizioni più rilevanti introdotte dal citato art. 4 si richiamano le seguenti:

- la soppressione del riferimento al Piano regolatore di sistema portuale, precedentemente definito come lo strumento di pianificazione del sistema dei porti

ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale e la nuova accezione attribuita al DPSS che diventa Documento di programmazione strategica di sistema;

- l'individuazione da parte del Documento di programmazione strategica di sistema dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale, nonché degli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema;
- l'approvazione del DPSS da parte del comitato di gestione dell'AdSP, previa acquisizione del parere della Regione e dei Comuni territorialmente interessati, con la successiva approvazione da parte del Mims;
- la competenza esclusiva dell'AdSP per la pianificazione delle aree portuali e retroportuali, attraverso l'approvazione del PRP;
- la definizione del PRP come piano territoriale di rilevanza statale, e la previsione dello stesso quale unico strumento di pianificazione e di governo del territorio di competenza dell'Autorità;
- l'adozione, da parte dell'ente territoriale competente, degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario, nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale, con facoltà del comitato di gestione dell'AdSP, fino all'adozione del nuovo PRP, di definire in via transitoria la destinazione funzionale di determinate aree, previa approvazione da parte del Mims e verifica di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica (VAS);
- l'indicazione, al Mims e alle Regioni, delle aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche e dei punti di scambio intermodali, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

A norma dell'art. 5, comma 1-*bis*, della l. n. 84 del 1994, come sostituito dall'art. 4, comma 1-*septies*, del d.l. n. 121 del 2021: "il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto mediante conferenza di servizi, ai sensi dell'art. 14-*bis* della

legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'art. 11-*ter* della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS)".

Successivamente, la Corte costituzionale con la sentenza 26 gennaio 2023, n. 6 ha dichiarato la illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-*septies*, lettera a), del d.l. n. 121 del 2021, introdotto, in sede di conversione, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156, nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1, della l. 28 gennaio 1994, n. 84 , non prevedeva che il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) fosse accompagnato da una relazione illustrativa che descriva i criteri seguiti nel prescelto assetto del sistema e gli indirizzi per la futura pianificazione, nonché nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1-*bis*, della l. n. 84 del 1994, prevede che il DPSS "è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge", a seguito di parere della regione territorialmente interessata da esprimere nel termine di quarantacinque giorni, anziché <è approvato, nei quarantacinque giorni successivi all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge. In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all'art. 14-*quinquies* della l. 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibili>; nonché, ancora, nella parte in cui sostituisce l'art. 5, comma 1, lettera b), della L. n. 84 del 1994, limitatamente alle parole <che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale>, e, infine, nella parte in cui inserisce il comma 1-*septies* nell'art. 5 della l. n. 84 del 1994.

L'art. 5, comma 1-*ter*, della l. n. 84 del 1994 stabilisce che "nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati dal DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP) […]" da

adottarsi e da approvarsi secondo le modalità di cui al successivo comma 2-*bis*.

A questo riguardo, l'Ente ha dichiarato che l'aggiornamento dei PRP dei singoli porti è stato affidato a un raggruppamento temporaneo di professionisti con contratto stipulato il 28 luglio 2021 a seguito dell'espletamento di gara pubblica.

Il DPSS dell'AdSP è stato approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 106 del 16 aprile 2024.

Con verbale dell'8 febbraio 2024 sono state avviate le attività di aggiornamento dei PRP dei porti di Pesaro, Ancona, Falconara Marittima e di Ortona che erano stati individuati come quelli che necessitavano di un aggiornamento più rapido, in quanto i relativi piani erano i più risalenti.

Inoltre, come già evidenziato nei precedenti referti, la Commissione europea, con la decisione del 4 dicembre 2020 SA 38399 2019/C (ex 2018/E) aveva censurato l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società di cui beneficiavano gli scali nazionali, evidenziando la non conformità della stessa al sistema italiano di tassazione dei redditi societari e comunque il contrasto con l'art. 107 TFUE; detta decisione era stata impugnata il 29 marzo 2021 davanti al Tribunale europeo da tutte le AdSP.

Al riguardo, l'art. 6, c. 9-*bis*, l. 28 gennaio 1994, n. 84, come introdotto dall'art. 4-*bis*, c. 1, d.l. 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto 2022, n. 108, in vigore a far data dal 6 agosto 2022, ha stabilito che le AdSP rientrano fra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (Ires), ma che l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio di autorizzazioni per il movimento delle merci e di ogni altro materiale non costituiscono svolgimento di attività commerciale, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici.

Con sentenza depositata il 20 dicembre 2023, il Tribunale dell'Unione europea (decima Sezione ampliata) pronunciandosi in merito al citato ricorso, ha annullato la decisione (UE) 2021/1757 della Commissione, nella sola parte in cui essa qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica, respingendo le altre domande e dunque confermando l'assoggettabilità delle AdSP all'imposta sulle società, salvo che per i redditi generati da rilascio delle autorizzazioni portuali di cui all'art. 16 della l. n. 84 del 1994.

In materia poi di demanio portuale, l'art. 18 della l. 84 del 1994, come modificato ad opera dell'art. 5, c.1, l. 5 agosto 2022 n. 118, prevede che le AdSP possono affidare in concessione le

aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese autorizzate, ai sensi dell'art. 16 della medesima legge, al movimento delle merci e dei materiali, nonché la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali. La nuova norma prevede che le concessioni siano affidate previa determinazione dei relativi canoni, sulla base di procedure a evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei princìpi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva.

In data 28 dicembre 2022, è stato emanato, di concerto fra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (Mit) e il Ministro dell'economia e delle finanze (Mef) il decreto n. 419, che, in attuazione dell'art. 18, c. 2, l. n. 84 del 1994 ss.mm.ii., definisce i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, l'individuazione di limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari, nel rispetto del principio di concorrenza.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

Gli organi delle AdSP, ai sensi dell'art. 7 della l. n. 84 del 1994, sono il Presidente, il Comitato di gestione (CG) e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica del Presidente e dei componenti degli altri organi è stabilita in quattro anni; essi possono essere riconfermati una sola volta; i componenti del CG decadono in caso di nomina di nuovo presidente.

Il Mims, con decreto del 5 luglio 2021, n. 267, ha nominato un Commissario straordinario, rimasto in carica, fino al ripristino degli ordinari organi di vertice.

Il nuovo Presidente è stato poi nominato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 15 marzo 2022, n. 55.

L'art. 7, comma 2, della l. n. 84 del 1994 dispone che "gli emolumenti del Presidente, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione sono a carico dell'Autorità di sistema portuale e vengono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti".

Il compenso del Presidente, composto da una parte fissa e una variabile, legata al raggiungimento di obiettivi, istituzionali generali e strategici particolari, assegnati e valutati dal Ministero vigilante, è stato individuato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 3 del 13 aprile 2017 in importi coincidenti con il limite massimo stabilito dal d.m. 16 dicembre 2016, n. 456.

Il Mims (ora Mit) con la direttiva n. 28 del 4 febbraio 2022 ha fissato gli obiettivi strategici per l'anno 2022 da conseguirsi da parte dei presidenti delle AdSP e delle relative modalità di valutazione al fine della determinazione della parte variabile dell'emolumento presidenziale.

Nel corso dell'annualità 2023 il Ministero ha valutato raggiunti gli obiettivi 2022 prevedendo quindi la contabilizzazione della relativa quota premiale; è stata altresì precisata la corresponsione della quota parte del Commissario straordinario in relazione al periodo di servizio svolto nel corso dell'annualità 2022.

Il CG è composto, ai sensi dell'art. 9 della l. n. 84 del 1994, dal Presidente dell'AdSP, dal Direttore marittimo, in rappresentanza della Capitaneria di porto, dai rappresentanti della Regione e dei comuni del territorio ove insiste l'Ente portuale. La partecipazione al Comitato dà diritto, ai sensi del regolamento interno, a un gettone di presenza pari a euro 30 lordi per

seduta, somma corrispondente al limite massimo stabilito dal citato d.m. n. 456 del 2016. La spesa totale per il 2022 è pari a euro 2.250 mentre per il 2021, la stessa è pari a euro 2.490.

Il Presidente ha nominato i componenti del Comitato di gestione con decreto n. 21 del 28 aprile 2022; successivamente, lo ha integrato con decreti n. 54 del 30 maggio 2022, n. 82 del 5 luglio 2022 e n. 244 del 26 settembre 2023.

Nell'anno 2022 il Comitato si è riunito n. 9 volte.

Il Collegio dei revisori dei conti, composto da un Presidente, due membri effettivi e due supplenti, è stato nominato con d.m. n. 425 del 5 dicembre 2016, per un quadriennio, e, alla scadenza ha continuato il proprio mandato in regime di *prorogatio*, ai sensi dell'art. 33 d.l. n. 23 del 2020. Il nuovo Collegio è stato nominato con d.m. 28 ottobre 2021, n. 423.

Il compenso per i membri, stabilito con d.m. n. 412 del 18 maggio 2009, ammonta a euro 18.400 lordi per il Presidente e a 13.800 euro per ciascuno dei due membri effettivi, mentre per i due supplenti è prevista una indennità pari a 2.300 euro ciascuno, per un totale pari a euro 56.582 omnicomprensivo di rimborsi forfettari per euro 1.886.

La spesa complessiva per gli organi è stata di euro 345.614, in aumento del 5 per cento rispetto al 2021 (328.836).

La seguente tabella rappresenta la spesa per gli organi sostenuta nel 2022 in raffronto con il precedente esercizio.

Tabella 1 - Spesa per gli organi.

Organi dell'Ente	2021	2022	Var. %
Indennità di carica e rimborsi al Presidente dell'AdSP	214.594	236.470	10,2
Indennità di carica e rimborsi ai membri del Comitato di gestione	2.490	2.250	-9,6
Indennità di carica e rimborsi agli organi di controllo	56.582	49.797	-12,0
Oneri previdenziali, assistenziali ed Irap a carico dell'AdSP	55.170	57.097	3,5
Totale	**328.836**	**345.614**	**5,1**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Per completezza si evidenzia poi che in applicazione dell'art.11-*bis* della legge n. 84 del 1994, il 3 luglio 2017 è stato costituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare, il quale, pur non essendo un organo, ha importanti funzioni di confronto partenariale, nonché consultive,

economiche e sociali. In particolare, l'Organismo si esprime in ordine: all'adozione del piano regolatore di sistema portuale e del piano operativo triennale, alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività dell'AdSP e in merito al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

Nell'anno 2022, tale Organismo si è riunito per tre volte, (quattro nel 2021).

Inoltre, l'AdSP, ha istituito lo sportello unico amministrativo (Sua), previsto dall'art. 15-*bis* della l. n. 84 del 1994, che svolge la funzione di unico *front office* per i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche previste nei porti di propria competenza.

L'Ente si è dotato del regolamento dello sportello unico amministrativo, approvato con ordinanza commissariale n. 23/2021 in data 29 settembre 2021, giusta deliberazione del Comitato di gestione n. 30/2021 emessa in pari data, pubblicato sul sito istituzionale.

L'AdSP ha pubblicato sul sito istituzionale, sezione "Amministrazione trasparente" – "Controlli e rilievi sull'Amministrazione" le precedenti relazioni della Corte dei conti, ai sensi dell'art. 31 del d. lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

3. PERSONALE

Il piano triennale dei fabbisogni di personale (Ptfp) per il triennio 2020-2022, redatto ai sensi dell'art. 6, c. 1, del d. lgs. 30 marzo 2001, n. 165, è stato approvato dal Comitato di gestione con delibera del 24 settembre 2019. Nel corso del 2021, tale piano è stato revisionato con deliberazione del Comitato di Gestione n. 48 del 20 dicembre 2021, pubblicata sul sito *web*.

La dotazione per il 2022 include 5 dirigenti, compreso il Segretario generale, 12 quadri e 40 impiegati.

Il 14 settembre 2023, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha approvato la nuova pianta organica poi adottata dal Comitato di gestione con delibera n.50 del 20 luglio 2023, visto il parere positivo dell'Organismo di partenariato della risorsa mare. La stessa prevede 86 unità di personale rispetto alle 57 del 2022, con un incremento di 29 occupati.

Il Segretario generale, già nominato dal Comitato di gestione il 13 aprile 2017 per un quadriennio e prorogato con delibera del Comitato di Gestione n.2/2021 è poi cessato dal servizio il 31 luglio 2021; le sue funzioni sono state assegnate al personale dirigenziale in servizio sino alla nuova nomina da parte del Comitato di Gestione con deliberazione n.25 del 13 luglio 2022.

La tabella seguente evidenzia la dotazione organica e il personale effettivamente in servizio nel 2022 e nell'esercizio precedente.

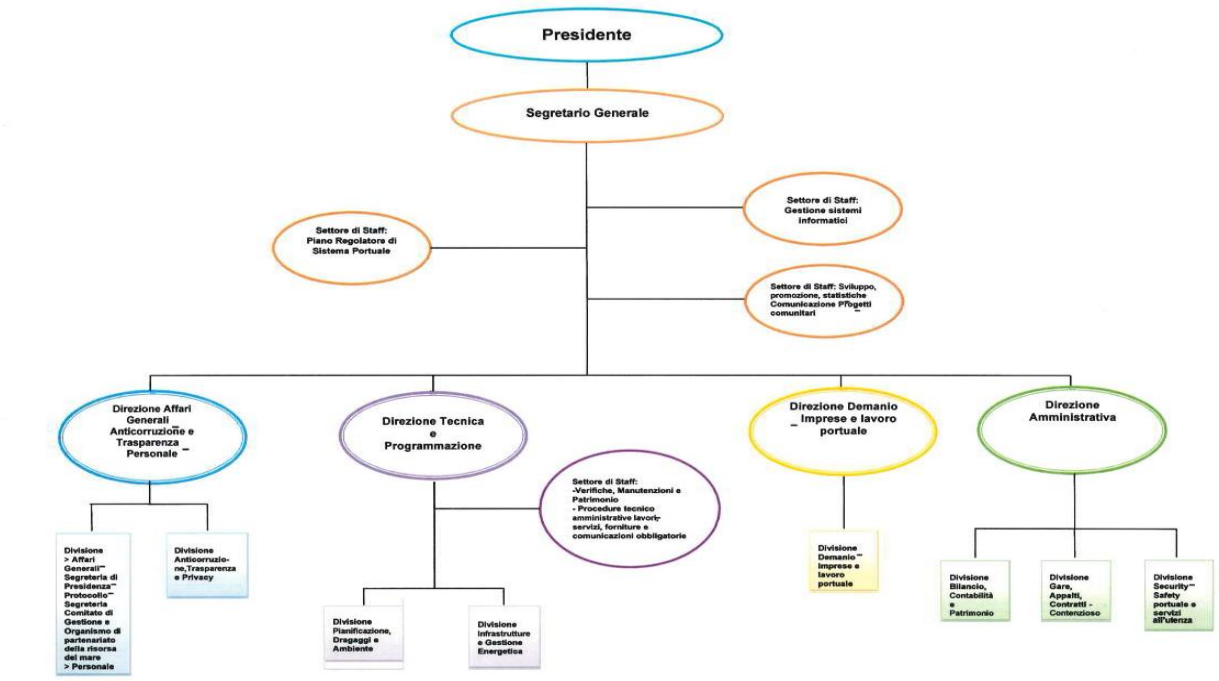
Tabella 2 – Dotazione e pianta organica

		Dotazione organica		Dotazione effettiva	
Qualifica	**Livello**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**
Dirigente*		4	4	3	4*
Funzionario responsabile	Quadro A	7	7	7	7
Funzionario coordinatore	Quadro B	5	5	5	5
Funzionario incaricato	1° Livello	4	4	2	2
Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	12	12	7	7
Impiegato amministrativo di concetto	3° livello	6	6	8	8
Impiegato amministrativo	4° livello	7	7	8	8
Tecnico responsabile	2° livello	1	1	1	1
Impiegato tecnico	2° livello	2	2	1	1
Impiegato tecnico	4° livello	8	8	7	7
Totale		**56**	**56**	**49**	**50**

** Escluso dal computo n. 1 dirigente in aspettativa per svolgimento dell'incarico di Segretario Generale presso altra ADSP.*
Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati dell'AdSP del MAC

Al personale dipendente dell'AdSP è applicato il c.c.n.l. dei lavoratori dei porti, annualità 2016 - 2018, ratificato dall'Ente con delibera del 29 aprile 2016 dell'allora Comitato portuale, rinnovato in data 30 aprile 2021.

Di seguito si rappresenta l'attuale organigramma dell'Ente.



Con delibera presidenziale n. 117 del 9 giugno 2020 è stato nominato, per il triennio 2020 – 2022, l'Organismo indipendente di valutazione (Oiv), costituito in forma monocratica, al quale è corrisposto un compenso annuo di euro 15.000.

Il nuovo Oiv, per il periodo 2023 – 2025, è stato nominato, a seguito di procedura selettiva pubblica, con decreto presidenziale n. 231 del 15 settembre 2023, che ha confermato il corrispettivo lordo omnicomprensivo di euro 15.000 "oltre eventuali oneri fiscali e contributivi previsti dalla legge".

Le procedure per la valutazione delle *performance* sono state individuate con delibera del Cg n. 12 del 29 aprile 2022; il Comitato ha poi adottato il relativo regolamento operativo per la valutazione con delibera n. 31 del 26 luglio 2022.

L'Ente, successivamente alla approvazione del "Piano delle *performance*" per il triennio 2021 – 2023 adottato con la delibera del 29 gennaio 2021 e a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 6 del d.l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito con modificazioni dalla l. 6 agosto 2021, n. 113, ha approvato il Piano integrato di attività ed organizzazione (Piao) per gli anni 2022 / 2024 e 2023 /2025, con delibere del Cg, rispettivamente la n. 32/2022 e la n. 20/2023.

Il Responsabile della prevenzione della corruzione è stato nominato con decreto presidenziale n. 58 del 7 giugno 2022.

La tabella che segue indica i premi erogati al personale in servizio nel 2021 e 2022, secondo le rispettive qualifiche:

Tabella 3 – Premi erogati al personale

	2021			2022		
Descrizione	**Personale in servizio**	**Numero premi erogati pro capite**	**Euro**	**Personale in servizio**	**Numero premi erogati**	**Euro**
Impiegati	34	1	95.992,37	34	1	178.115,14
Quadri	12	1	56.415,16	12	1	88.207,48
Dirigenti	3	1	54.270,00	4	1	36.000,00
Totale	**49**	**3**	**206.677,53**	**50**	**3**	**302.322,62**
Segretario Generale	1	1	28.500,00	1	1	16.975,00
Totale	**50**	**4**	**235.177,53**	**51**	**4**	**319.297,62**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Secondo i dati forniti dall'Ente, risulta che, su un totale complessivo in diminuzione, la premialità erogata al personale dirigente passa da euro 54.270 del 2021 ad euro 36.000 nel 2022, con un numero di beneficiari che aumentano da 3 a 4 unità.

La tabella seguente riporta i dati relativi alle spese per il personale, complessivamente in aumento nel 2022 (euro 3.693.135) rispetto al 2021 (euro 3.406.326) dell'8 per cento.

Tabella 4 - Spesa del personale

Personale in attività di servizio	2021	2022	Var.%
Emolumenti al Segretario Generale	143.119	63.421	-56
Emolumenti fissi al personale dipendente	1.701.301	1.809.940	6
Emolumenti variabili al personale dipendente	47.469	52.033	10
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	354.446	564.414	59
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	4.158	4.742	14
Indennità e rimborsi spese per missioni	7.346	25.363	245
Emolumenti al personale non dipendente	92.525	0	-100
Altri oneri per il personale	46.506	52.999	14
Spese per l'organizzazione di corsi per il personale e partecipazione a spese per corsi indetti da Enti o Amministrazioni varie	7.098	8.469	19
Oneri previdenziali, assistenziali ed Irap a carico dell'Autorità Portuale	810.089	866.588	7
Totale	**3.214.057**	**3.447.969**	7
Quota annua TFR	192.269	245.166	28
Totale	**3.406.326**	**3.693.135**	**8**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

La spesa per il Segretario generale diminuisce del 56 per cento, passando da euro 143.119 nel 2021 ad euro 63.421 nel 2022; ciò a seguito della cessazione dalla carica, avvenuta il 31 luglio 2021.

Gli emolumenti fissi per il personale aumentano del 6 per cento, passando da euro 1.701.301 nel 2021 ad euro 1.809.940 nel 2022, in conseguenza dell'assunzione di nuovi dipendenti. Gli oneri per la contrattazione decentrata ammontano ad euro 564.414 nel 2022, aumentando del 59 per cento rispetto all'esercizio precedente. Gli oneri previdenziali ammontano ad 866.588 euro in aumento del 7 per cento rispetto all'anno precedente (810.089). Aumenta del 28 per cento la quota annua del Tfr (euro 192.269 nel 2021 ed euro 245.166 nel 2022).

La tabella che segue mostra la spesa unitaria del personale.

Nel dettaglio, nel 2022, la spesa unitaria cresce del 9 per cento (da 67.670 nel 2021 a 73.863 nel 2022), a fronte della significativa crescita della spesa globale (11 per cento) e dell'aumento delle unità lavorative (+ 1 in valore assoluto; +2 per cento).

Tabella 5- Spesa unitaria

	2021	2022	Assoluta	%
Spesa globale *	3.315.822	3.693.135	377.313	11
Unità di personale **	49	50	1	2
Spesa unitaria	**67.670**	**73.863**	**6.193**	**9**

* La spesa globale non comprende la spesa del personale non dipendente.
* Sono inclusi: il Segretario Generale e le unità del personale in esubero.
Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Si sottolinea che l'Ente ha ritenuto di comprendere fra gli emolumenti del personale non dipendente anche la spesa per la fornitura di servizi da agenzia di lavoro interinale che avrebbe dovuto più propriamente essere ricompresa fra quelle di servizi.

In tema di missioni del personale dipendente, è stato approvato con deliberazione del Comitato di gestione del 27 settembre 2017 il "regolamento sul trattamento di missione per il personale dirigente e non dirigente in servizio presso l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale", tutt'ora vigente, con cui sono state disciplinate le spese rimborsabili di vitto, alloggio e trasporto; rimane comunque fermo, per il personale non dirigente, il trattamento economico previsto dal vigente c.c.n.l. dei lavoratori dei porti e dalla relativa contrattazione integrativa locale, e, per il personale dirigente, dal vigente c.c.n.l. per i dirigenti di aziende industriali.

3.1 Costituzione del rapporto di lavoro del personale dipendente

Le Autorità di sistema portuale, in quanto enti pubblici non economici sono soggetti alle disposizioni del d. lgs. n. 165 del 2001 in materia di reclutamento del personale, nonché della normativa relativa agli incarichi esterni; l'Ente con delibera n. 36 del 27 settembre 2017 ha adottato il "regolamento per il reclutamento del personale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale", approvato dal Ministero vigilante con nota prot. 28145 del 19 ottobre 2017. Detto regolamento risulta tutt'ora vigente.

4. LIMITI DI SPESA

L'Ente, nella relazione al rendiconto generale, ha dichiarato di aver rispettato i limiti di spesa imposti dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160 e, inoltre, in ottemperanza all'art. 1, c. 594, della legge n. 160 del 2019, di aver versato, il 6 giugno 2022 e in apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato, l'importo di euro 134.464, pari a quanto dovuto nell'esercizio 2018 e incrementato del 10 per cento.

Il Mef – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato nella nota prot. n. 191241 del 4 luglio 2023 con la quale ha fornito il proprio parere in ordine alla approvazione del rendiconto, ha evidenziato che l'AdSP "ha superato di 10.401,12 euro il limite consentito dall'art. 15, comma 1, del decreto legge n. 66/2014 (Tabella 4)", relativo alle spese di gestione delle autovetture.

L'Ente, nelle note integrative allegate ai rendiconti degli anni precedenti, aveva riferito che il superamento del limite di spesa per la gestione delle autovetture di cui all'art. 15, comma 1, del d.l. n. 66 del 2014, stigmatizzato sia dai Revisori dei conti che dal Mef, era dovuto all'inadeguatezza del limite rispetto all'attuale situazione dell'AdSP Mac al quale sono stati attribuiti ulteriori cinque porti dislocati in circa 250 km di costa.

Si rileva il permanere di tale violazione anche nell'esercizio in esame.

5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Gli strumenti di pianificazione e programmazione delle AdSP (Documento di programmazione strategica di sistema - DPSS, Piani regolatori portuali, Programma triennale delle opere pubbliche e Piano operativo triennale) si inseriscono nelle previsioni del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e del documento pluriennale di pianificazione (DPP). Il PGTL definisce obiettivi e strategie, delineando una visione di medio-lungo periodo (fino al 2030) del sistema della mobilità e della logistica nazionale, sulla base del quale saranno individuati i fabbisogni di infrastrutture attraverso strumenti quantitativi di valutazione della domanda di mobilità e del livello di effettivo utilizzo delle infrastrutture.
Il PGTL è attualmente previsto dal d.p.r. 14 marzo 2001 (pubbl. in G.U. Serie Generale n.163 del 16 luglio 2001 - Suppl. Straordinario); in attesa del suo aggiornamento, gli obiettivi della politica nazionale sono desunti dal documento del Mit allegato al Documento di programmazione economica e finanziaria.

5.1 Il Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) e il Piano regolatore portuale (PRP).

L'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP) che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità (cfr. art. 5, comma 1-*ter*, l. n. 84 del 1994).
Il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), secondo quanto previsto dall'art. 5, comma 1, della l. n. 84 cit. in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica, con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica: definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale; individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;

ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città; individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

Il DPSS è quindi un atto programmatorio che contiene la visione generale dell'assetto del sistema portuale e le linee di intervento che devono coinvolgere gli *stakeholder* del territorio. E' strumento indispensabile per l'ottimale e coordinato sviluppo della logistica, dei sistemi retroportuali e il potenziamento delle infrastrutture di collegamento con le altre reti di trasporto su ferro, su gomma e aeree, anche al fine della loro integrazione ai corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale.

L'Ente ha riferito che il DPSS è stato adottato dal Comitato di gestione, secondo le modalità di cui all'art. 5, comma 1-bis, della l. n. 84, con delibera n. 46 del 29 giugno 2023, a seguito di conferenza di servizi conclusasi con decreto presidenziale n. 278 del 9 novembre 2023 (determinazione motivata di conclusione positiva); la Regione Marche e la Regione Abruzzo hanno espresso l'intesa con note acquisite, rispettivamente al prot. n. 20434 del 4 dicembre 2023 e al prot. n.21203 del 15 dicembre 2023; la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP è stata sentita in data 13 dicembre 2023. Infine, il DPSS è stato approvato con d.m. n. 106 del 16 aprile 2024 del Mit.

I PRP dei singoli porti, dovranno recepire le linee strategiche delineate nel DPSS; L'AdSP Mac ha riferito che con verbale sottoscritto in data 8 febbraio 2024 sono state avviate le attività di aggiornamento dei PRP per i porti di Ancona, Falconara Marittima, Pesaro e Ortona, ai quali è stata data la priorità, in quanto detti atti erano risalenti al periodo antecedente alla riforma della normativa attuata con la legge n. 84 del 1994.

5.2 Piano operativo triennale (POT)

Il Piano operativo triennale (POT) delinea le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti da utilizzare con le risorse finanziarie disponibili, secondo un ordine di priorità che dia conto del diverso livello di interesse ed urgenza assegnati a ciascun intervento. Tali obiettivi sono individuati in coerenza con il PRSP. Il POT indica, inoltre, il fabbisogno finanziario per gli investimenti, con la finalità di proporre al Mit e alle amministrazioni locali il quadro delle attività e delle opere da realizzare per lo sviluppo e il miglioramento dei porti

con la quantificazione della spesa prevista. Il POT è soggetto a revisione annuale.

Il POT approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 23 del 27 giugno 2017, era stato elaborato fissando come obiettivo principale l'integrazione e coordinamento dei sei scali del sistema portuale[1], con la finalità di coordinare e valorizzare i potenziali di sviluppo economico di ciascuno degli scali; il documento è rimasto in vigore oltre la data di scadenza, e il nuovo POT(2022-2024)è stato approvato dal Comitato di gestione, una volta acquisito il parere dell'Organismo di partenariato della risorsa del mare con delibera n. 30 del 26 luglio 2022.

5.3 Programma triennale delle opere (PTO)

Ai sensi dell'art. 21 del d. lgs. n. 50 del 2016, l'AdSP nell'esercizio in esame era tenuta a predisporre il Programma triennale delle opere (PTO) e l'elenco annuale dei lavori, sulla base di schede previste nel d.m. 9 giugno 2006; tali schede, allegate alle variazioni al bilancio preventivo dell'esercizio, ne costituiscono parte integrante.

Il Programma triennale delle opere pubbliche 2023/2025 è stato approvato con delibera del Comitato di gestione n.68 del 31 ottobre 2023 ed è stato poi aggiornato al triennio 2024/2026 con delibera del Comitato di Gestione n.22 del 30 maggio 2024; ai sensi dell'art.7 del regolamento di amministrazione e contabilità dell'Ente il programma è allegato alla delibera di approvazione del bilancio di previsione.

La seguente tabella illustra le risorse destinate alle opere pubbliche nel triennio 2020-2022.

[1] Oggi i porti dell'AdSP Mac sono 8: Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa la darsena turistica), Ortona e Vasto (cfr. allegato "A" alla legge n. 84 del 1994, come modificata dall'art. 9, c. 10, decreto-legge n. 68 del 2012).

Tabella 6 – Piano triennale delle opere 2024 - 2026

Tipologia risorse	Disponibilità finanziaria 2024	Disponibilità finanziaria 2025	Disponibilità finanziaria 2026	Totale
Entrate con destinazione vincolata	89.852.685	237.757.180	477.906.260	805.516.125
Entrata per contrazione mutui				0
Entrate da capitali privati				0
Trasferimenti di immobili art. 53 commi 6 e 7decreto legislativo n.163/2006				0
Stanziamento bilancio	5.810.315	4.142.820	143.740	10.096.875
Altro				0
Totale	**95.663.000**	**241.900.000**	**478.050.000**	**815.613.001**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Il programma biennale 2022-2023, relativo all'acquisto di forniture e servizi, è stato approvato con deliberazione del Comitato di gestione n. 10 del 29 aprile 2022. Il Programma triennale 2023/2025 è stato approvato con delibera del Comitato di gestione n. 68 del 31 ottobre 2023 ed è stato poi aggiornato al triennio 2024/2026 con delibera n. 22 del 30 maggio 2024.

Ai sensi dell'art. 7 del regolamento di amministrazione e contabilità dell'Ente il programma è allegato alla delibera di approvazione del bilancio di previsione.

5.4 I progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale complementare (PNC).

L'AdSP, in occasione dell'ultimo monitoraggio della Sezione, attivato ai sensi dell'art. 7, comma 7, del d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, con riferimento alla data del 31 dicembre 2024, ha dichiarato la titolarità in qualità di soggetto attuatore di 3 progetti PNRR (CUP J79J21012000006, F37F22000040006, C39H23000010007) e di 7 progetti PNC (CUP J37H21003680006, J79J21005070006, J79J21005080006, J79J21006410006, J29J21005530006, J89J21008130006, J34F18000040005).

L'Ente, con riferimento ai progetti finanziati dal PNRR, ha riferito quanto segue.

Tabella 7 – Finanziamenti a valere sul PNRR e sul PNC

Importo Intervento	Cup	Descrizione	Importo Finanziamento Pnrr	Importo Finanziamento Pnc	Stato Avanzamento
10.000.000	J34F18000040005	*ACCORDO DI PROGRAMMA - INTERVENTO LUNGOMARE NORD CON I MATERIALI DEGLI ESCAVI DEI FONDALI MARINI PORTUALI*PORTO DI ANCONA E LUNGOMARE NORD*ACCORDO DI PROGRAMMA - INTERVENTO LUNGOMARE NORD CON I MATERIALI DEGLI ESCAVI DEI FONDALI MARINI PORTUALI*		10.000.000	AVVIATO-Progettazione definitiva + esecutiva
500.000	J89J21008130006	*Elettrificazione delle banchine*		500.000	AVVIATO-Aggiudicazione
500.000	J79J21006410006	*Elettrificazione delle banchine del porto di Pesaro*		500.000	AVVIATO-Aggiudicazione
13.000.000	J79J21012000006	*Approfondimento del fondale mediante bonifica e consolidamento della banchina di Riva e Riva Nuova*	13.000.000		AVVIATO-Esecuzione
500.000	J79J21005080006	*Elettrificazione della banchina di Molo Martello per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni*		500.000	AVVIATO-Stipula contratto
2.000.000	J79J21005070006	*Elettrificazione delle banchine d'ormeggio per la fornitura di energia alle gru semoventi nel porto di Ortona*		2.000.000	AVVIATO-Esecuzione
500.000	J29J21005530006	*Elettrificazione banchina di molo commerciale per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni*		500.000	AVVIATO-Aggiudicazione
9.253.381	C39H23000010007	*Porti del Sistema portuale del mar Adriatico centrale (Pesaro, Ancona, San Benedetto Del Tronto, Pescara, Ortona e Vasto): investimenti connessi alla logistica agroalimentare portuale".*	9.253.381		AVVIATO-Ogni progetto è ad un diverso stato di avanzamento
110.400	F37F22000040006	*Porto di Ancona: obiettivo zero emissioni – veicoli*	110.400		AVVIATO-Esecuzione
7.000.000	J37H21003680006	*Sistema di cold ironing per le navi traghetto ormeggiate nel porto storico di Ancona*		7.000.000	AVVIATO-Esecuzione

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Il progetto di cui al CUP J79J21012000006 attiene ad intervento previsto nel porto di Ortona,

avente ad oggetto "approfondimento dei fondali mediante dragaggio e consolidamento della banchina di riva. Intervento di consolidamento della banchina – primo tratto".
Successivamente alla verifica della progettazione prevista dall'art. 42 del d. lgs. 31 marzo 2023, n. 36, il Presidente con decreto n. 241 del 21 settembre 2023 ha approvato il progetto ed è stata indetta la procedura di gara; l'intervento è stato aggiudicato con decreto n. 311 del 19 novembre 2023.
Il progetto di cui al CUP F37F22000040006 riguarda l'acquisto di 3 veicoli a trazione elettrica, in sostituzione di altrettanti veicoli con motore termico.
Il progetto di cui al CUP C39H23000010007 include una serie di interventi tutti finalizzati al miglioramento della capacità logistica dei porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona e Vasto, attraverso l'ammodernamento delle infrastrutture grazie alla digitalizzazione della catena logistica e comunque alla sicurezza delle strutture portuali.
Gli interventi riguardano in particolare l'ammodernamento dei sistemi di videosorveglianza e di controllo degli accessi nei porti di Pescara e Ortona, l'implementazione di un sistema di intelligenza artificiale per la gestione informatizzata dei controlli doganali nel Porto di Ancona, il miglioramento della sicurezza per l'accesso nei porti dell'AdSP, l'efficientamento energetico degli impianti di illuminazione del porto di Ancona, l'ammodernamento della infrastruttura portuale del porto di Ortona con l'erezione di un muro paraonde al lato Nord, la ristrutturazione dell'edificio demaniale del mercato ittico del porto di Ancona.
I richiamati progetti finanziati dal PNC attengono tutti alla Misura 3 – Componente 2 e sono relativi alla "elettrificazione delle banchine portuali per la riduzione delle emissioni delle navi nella fase di stazionamento in porto (c.d. *cold ironing*); alla data del 31 dicembre 2024 risultano tutti avviati e, in particolare, quelli di cui ai CUP J89J21008130006, J79J21006410006 e J29J21005530006 sono in fase di aggiudicazione; quello di cui al CUP J79J21005080006 è in fase di stipula contratto; quello di cui al CUP J34F18000040005 è in fase di progettazione definitiva-esecutiva; quelli di cui ai CUP J79J21012000006, J79J21005070006, F37F22000040006, J37H21003680006 sono in fase di esecuzione; infine, per il progetto di cui al CUP C39H23000010007, l'AdSP ha dichiarato che è composto di varie parti, ciascuna delle quali con proprio livello di avanzamento.
Con particolare riferimento al progetto di cui al CUP J34F18000040005 nella precedente relazione si era dato conto che l'AdSP si era riportata alla relazione tecnica di cui alla propria

nota prot. n. 18473 del 31 ottobre 2023, nella quale era stato affermato che: "Il progetto denominato rientra tra gli interventi finalizzati all'Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale> connesso ai finanziamenti di cui al DM 330 del 13/8/2021 di approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) […] L'intervento di interramento con materiali di escavo dei fondali marini, a carico di questa AdSP e finanziato con il fondo citato per l'importo di € 10 milioni, è subordinato alla preventiva realizzazione e collaudo delle scogliere lato terra, poste a sostegno del rilevato ferroviario, e delle scogliere lato mare, poste a protezione dell'intervento ferroviario per una lunghezza di oltre 3 chilometri. Tali opere sono di competenza di RFI che funge da capofila dell'intervento complessivo e che vede il contributo economico anche di Regione Marche e Comune di Ancona oltre che di questa AdSP. Tale articolato progetto, confluito in un Accordo di Programma (in seguito AdP) sottoscritto il 19.10.2017 tra questa Autorità, Regione Marche, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Comune di Ancona denominato "Lungomare Nord - realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interramento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria" ad oggi ha cumulato ritardi nella realizzazione in conseguenza del fatto che, dal 25 maggio 2019, data di presentazione dell'istanza di VIA da parte di RFI presso il MITE/MASE, non si è ancora giunti ad alcun provvedimento decisorio circa la valutazione ambientale" e che aveva già segnalato all'Autorità centrale titolare dell'intervento che "l'avanzamento del progetto in parola si trovava in una situazione di estrema criticità conseguente alla tipologia stessa dell'intervento e che il rispetto del cronoprogramma procedurale risultava praticamente impossibile non essendosi ancora conclusa la fase di Valutazione di Impatto Ambientale, vincolante per lo sviluppo delle successive fasi di progettazione ed avvio della gara di appalto.

Al riguardo, l'AdSP ha fornito aggiornamenti, dichiarando che dal verbale del sopralluogo effettuato in data 6 febbraio 2024 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS, "risulterebbe che le attività [necessarie] richiedono tempi e costi non secondari" e che successivamente è stata quindi approvata "una nuova e definitiva rimodulazione dell'accordo di programma che ha per oggetto la progettazione, l'appalto e l'esecuzione dell'intervento".

6. LE ATTIVITÀ E IL TRAFFICO PORTUALE

L'art. 68 del codice della navigazione prevede la possibilità che le attività all'interno dei porti siano sottoposte "all'iscrizione in appositi registri, eventualmente a numero chiuso, e ad altre speciali limitazioni".

Il Presidente dell'AdSP Mac con ordinanza n. 14/2023 del 31 gennaio 2023 ha approvato il nuovo "regolamento relativo all'esercizio delle attività economiche soggette all'iscrizione al registro di cui all'art. 68cod. nav. secondo il quale "tutti coloro che esercitano od intendano esercitare un'attività economica all'interno dei porti, nelle rade e lungo il demanio marittimo […] sono soggetti all'obbligo di iscrizione ai sensi dell'art. 68 cod. nav. nell'apposito registro conservato in formato digitale da questa Autorità" (cfr. art. 1, comma 1).

Detta ordinanza n. 14/2023 abroga il precedente regolamento, vigente nel 2022, che era stato emanato con ordinanza n. 35/2017 che disponeva: "Tutti coloro che esercitano od intendano esercitare un'attività economica a carattere continuativo all'interno dei porti […] hanno l'obbligo di presentare una Segnalazione Certificata di Inizio Attività – S.C.I.A. ai sensi dell'art. 19 L. 241/90, mediante procedura on line […] allegando la documentazione comprovante il possesso dei requisiti o le relative autocertificazioni" (cfr. art. 1, comma 1).

L'attività della AdSP investe direttamente due regioni italiane, le Marche e l'Abruzzo, su più porti.

Nel 2022, il totale delle merci imbarcate e sbarcate dai porti dell'Ente (Ancona, Ortona e Pesaro) è pari a 11.744.577 tonnellate di merce, in diminuzione del 2 per cento rispetto al 2021 (11.961.904). In particolare, il porto di Ancona con 10,6 milioni di tonnellate ha registrato una diminuzione del 2 per cento, mentre lo scalo di Ortona, con un milione di tonnellate, ha segnato un incremento del 9 per cento.

Complessivamente nel 2022 gli attracchi delle navi nei porti di Ancona e Falconara sono stati 1.855, con un calo del 5 per cento rispetto al 2021 (-96 in valore assoluto).

In particolare, hanno attraccato al porto di Ancona 1.240 navi traghetto; il porto di Ortona, nel 2022 ha registrato 224 attracchi (2 in più del 2021); di questi 94 da parte di navi portarinfuse secche (-31 per cento) e di 42 di portarinfuse liquide (in linea con il 2021); vi sono state 12 attracchi di nave da crociera, il doppio del 2021.Al porto di Pesaro, infine, nel 2022 vi sono stati

27 attracchi della nave passeggeri Nautilus che ha collegato lo scalo con la Croazia, oltre a 17 attracchi di navi da crociera.

Si rileva poi una diminuzione, pari al 2 per cento (da 98.903 a 97.415), del numero dei *containers* movimentati; in questo ambito l'Ente ha riferito una lieve diminuzione, pari all'1 per cento, del traffico dei TEU (*twenty – feet - equivalent unit*) e, infine, riguardo al traffico passeggeri un aumento pari al 31 per cento (da 729.067 nel 2021 a 958.305 nel 2022).

Tabella 8 – Movimentazione merci e passeggeri

	2021				2022				
Descrizione	**Ancona**	**Ortona**	**Pesaro**	**Tot.**	**Ancona**	**Ortona**	**Pesaro**	**Tot.**	**Var.%**
Traffico merci liquide in Tonn.	**3.698.201**	**423.900**	**0**	**4.122.101**	**3.650.862**	**420.940**	**0**	**4.071.802**	**-1**
Traffico merci solide in Tonn.	**290.322**	**716.846**	**0**	**1.007.168**	**453.320**	**746.641**	**0**	**1.199.961**	**19**
Totale merci alla rinfusa	**3.988.523**	**1.140.746**	**0**	**5.129.269**	**4.104.182**	**1.167.581**	**0**	**5.271.763**	**3**
Totale merci varie in colli	**6.832.103**	**532**	**0**	**6.832.635**	**6.472.814**	**0**	**0**	**6.472.814**	**-5**
Totale merci	**10.820.626**	**1.141.278**	**0**	**11.961.904**	**10.576.996**	**1.167.581**	**0**	**11.744.577**	**-2**
Numero containers (T.E.U.*)	**167.338**	**0**	**0**	**167.338**	**165.346**	**0**	**0**	**165.346**	**-1**
Numero contenitori movimentati	**98.903**	**0**	**0**	**98.903**	**97.415**	**0**	**0**	**97.415**	**-2**
Totale numero contenitori	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Numero passeggeri	**724.661**	**352**	**4.054**	**729.067**	**946.947**	**524**	**10.834**	**958.305**	**31**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

6.1 Gestione del demanio portuale

Il demanio portuale è gestito dall'AdSP attraverso l'affidamento di concessioni afferenti alle singole aree e banchine ai sensi dell'art.18 della richiamata legge n. 84 del 1994. Ai procedimenti concessori di beni pubblici di rilevanza economica - trattandosi di contratti attivi che offrono un'occasione di lucro a soggetti operanti sul mercato - si applicano i "principi nazionali e comunitari in materia di evidenza pubblica e libera concorrenza", principi discendenti dall'art. 81 del Trattato UE e dalle direttive europee in materia di appalti e recepiti nel Codice dei contratti pubblici.

Le concessioni demaniali portuali, rientrando nello schema delle concessioni di beni pubblici, devono essere assegnate dall'AdSP secondo le prescrizioni della normativa europea e nazionale in materia che richiedono anche il rispetto di specifiche forme di pubblicità.

L'art. 18 della l. n. 84 del 1994, come sostituito dall'art. 5, comma 1, della l. 5 agosto 2022, n. 118 e in vigore a far data dal 27 agosto 2022 prevede che "le concessioni sono affidate previa determinazione dei relativi canoni […] sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche ad istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità".

Con ordinanza n. 22 del 29 settembre 2021 del Commissario straordinario è stato approvato e reso esecutivo il nuovo "regolamento di amministrazione del demanio", pubblicato sul sito *web* dell'AdSP, dove risultano altresì pubblicati gli estremi relativi agli atti di concessione.

L'Ente ha riferito che nel 2022 erano in essere 582 concessioni, che sono state prorogate di 24 mesi ai sensi dell'art. 199, comma 3 lett. "b", del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla l. 17 luglio 2020, n. 77 e ss.mm.ii.

L'AdSP ha altresì dichiarato che ai sensi del regolamento di amministrazione del demanio procede al rilascio delle concessioni demaniali marittime attraverso procedura ad evidenza pubblica previa pubblicazione di avviso.

L'Ente ha poi riferito l'assenza di "particolari situazioni di morosità", segnalando per il 2022 l'attivazione di 6 procedure di ingiunzione ai sensi del r.d. 14 aprile 1910, n. 639, utilizzabile dalle AdSP *ex* art. 13, comma 2-*bis*, della l. 84 del 1994.

I dati relativi all'accertamento dei canoni demaniali, distinti in ragione del porto di produzione, sono indicati nelle tabelle che seguono.

Tabella 9 – Canoni demaniali porto di Ancona

		2021	%	2022		Var.ass.	Var.perc.
Commerciale	Terminal operetors	525.688,85	22	634.122,75	27	108.433,90	21
Commerciale	Attività commerciali	415.719,77	14	592.972,51	25	177.252,74	43
Commerciale	Magazzini portuali	206.065,23	7	257.713,36	11	51.648,13	25
		1.147.473,85	**48**	**1.484.808,62**	**62**	**337.334,77**	**29**
Industr.e petroliferi	Attività industriali	0	0	0	0	0	0
Industr.e petroliferi	Depositi costieri	470.041,18	15	526.868,52	22	56.827,34	12
Industr.e petroliferi	Cantieristica	130.521,42	4	265.278,70	11	134.757,28	103
		600.562,60	**25**	**792.147,22**	**33**	**191.584,62**	**32**
Turistiche e diporto	Attività uristica ricreativa	215.967,66	7	289.955,52	12	73.987,86	34
Turistiche e diporto	Nautica da diporto	237.214,69	8	265.702,80	11	28.488,11	12
		453.182,35	**19**	**555.658,32**	**23**	**102.475,97**	**23**
Peschereccia	Attività di pesca	**105.513,29**	**4**	**126.888,94**	**5**	**21.375,65**	**20**
Interesse generale	Servizi tecnico nautici	34.411,13	1				
Interesse generale	Infrastrutture	38.078,27	1	38.193,92	2	3.782,79	0
Interesse generale	Imp. esec. opere in porto			43.191,63	2	5.113,36	
		72.489,40	**3**	**81.385,55**	**3**	**8.896,15**	**12**
	Totale	**2.379.221,49**	**100**	**3.040.888,65**	**100**	**661.667**	**28**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Il totale dei canoni per il porto di Ancona ammonta a euro 3.040.889 e risulta superiore rispetto a quello accertato nel 2021 (euro 2.379.221). Tra le varie funzioni, quella "commerciale" incide maggiormente sul totale (48 per cento nel 2021 e 62 per cento nel 2022): al suo interno si evidenzia un aumento del 43 per cento per la categoria "attività commerciali", del 23 per cento per le attività "turistiche e diporto" e del 12 per cento per la categoria "interesse generale".

Tabella 10 - Canoni demaniali porto di Ortona

	2021		2022			
Funzione	**Importo**	**Inc.%**	**Importo**	**Inc.%**	**Var. ass.**	**Var.%**
Commerciale	32.725,19	5	35.525,59	6	2.800,40	9
Industr. e petroliferi	442.890,57	72	422.740,14	69	-20.150,43	-5
Turistiche e Diporto	35.225,19	6	50.550,91	8	15.325,72	44
Peschereccia	6.128,91	1	8.235,41	1	2.106,50	34
Interesse generale	98.825,40	16	106.828,96	17	8.003,56	8
Totale	**615.795,26**	**100**	**623.881,01**	**100**	**8.085,75**	**1**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

I canoni accertati nel porto di Ortona (tab. 10) subiscono una lieve variazione per l'esercizio finanziario 2022. La funzione maggiormente significativa rispetto al totale (72 per cento nel 2021 e 69 per cento nel 2022) risulta quella "industriale e petrolifera" che ammonta a euro 422.740, seguita da quella "interesse generale" con il 17 per cento, in aumento dell'8 per cento (da euro 98.825 nel 2021 ad euro 106.829 nel 2022); la funzione "commerciale" risulta in aumento del 9 per cento passando da euro 32.725 nel 2021 ad euro 35.526 nel 2022.

Tabella 11 – Canoni demaniali porto di San Benedetto del Tronto

	2021		2022			
Funzione	**Importo**	**Inc.%**	**Importo**	**Inc.%**	**Var. ass.**	**Var.%**
Commerciale	363.063,38	44	385.414,17	42	22.350,79	6
Industr. e petroliferi	129.683,82	16	155.860,87	17	26.177,05	20
Turistiche e Diporto	13.897,53	2	16.816,36	2	2.918,83	21
Peschereccia	117.272,24	14	121.476,94	13	4.204,70	4
Interesse generale	209.765,82	25	235.103,28	26	25.337,46	12
Totale	**833.682,79**	**100**	**914.671,62**	**100**	**80.988,83**	**10**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Per il porto di San Benedetto del Tronto (tab. 11) si rileva un incremento dei canoni pari ad euro 80.989 in valore assoluto, che passano da euro 833.683 nel 2021 ad euro 914.672 nel 2022. La funzione "commerciale", con una incidenza del 42 per cento rispetto al totale, risulta quella preponderante.

Tabella 12 – Canoni demaniali porto di Pesaro

	2021		2022			
Funzione	**Importo**	**Inc.%**	**Importo**	**Inc.%**	**Var. ass.**	**Var.%**
Commerciale	64.855,69	27	72.946,78	18	8.091,09	12
Industriale petroliferi	10.000,00	4	10.795,00	3	795	8
Turistiche e Diporto	58.777,11	25	174.613,52	44	115.836,41	197
Peschereccia	22.175,50	9	31.676,58	8	9.501,08	43
Interesse generale	83.299,42	35	107.662,13	27	24.362,71	29
Totale	**239.107,72**	**100**	**397.694,01**	**100**	**158.586,29**	**66**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

I canoni accertati per il porto di Pesaro (tab. 12) ammontano a euro e ad euro 397.694 (euro 239.107 nel 2021, con un incremento di euro 158.586 in valore assoluto); le funzioni più significative sono quella "turistiche e diporto" che passa da euro 58.777 del 2021 ad euro 174.614 nel 2022, aumentando di euro 115.863 in valore assoluto, e quella "interesse generale" che passa da euro 83.299 nel 2021 ad euro 107.662 nel 2022, crescendo di euro 24.363 in valore assoluto.

Tabella 13 – Canoni demaniali porto di Pescara

	2021		2022			
Funzione	**Importo**	**Inc.%**	**Importo**	**Inc.%**	**Var. ass.**	**Var.%**
Commerciale	17.962,02	5	21.296,32	6	3.334,30	19
Industriale petroliferi	20.274,99	6	22.912,68	7	2.637,69	13
Turistiche e Diporto	207.791,17	59	219.249,03	66	11.457,86	6
Peschereccia	76.267,90	22	27.036,93	8	-49.230,97	-65
Interesse generale	31.985,05	9	41.809,74	13	9.824,69	31
Totale	**354.281,13**	**100**	**332.304,70**	**100**	**-21.976,43**	**-6**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Infine, per il porto di Pescara (tab. 13) si rileva una diminuzione dei canoni che passano da euro 354.281 nel 2021 ad euro 332.305 nel 2022; la funzione di maggior rilievo, con una incidenza del 66 per cento, riguarda le attività turistiche e diporto che passano da euro 207.791 nel 2021 ad euro 219.249 nel 2022.

Nella seguente tabella è riportato il totale generale dei canoni accertati nell'esercizio 2022.

Tabella 14 – Totale generale dei canoni al netto dei costi aggiuntivi

	2021		2022			
Funzione	**Importo**	**Inc.%**	**Importo**	**Inc.%**	**Var. ass.**	**Var.%**
Commerciale	1.626.080,13	37	1.662.656,71	33	36.576,58	2
Industriale petroliferi	1.203.411,98	27	1.404.455,91	28	201.043,93	17
Turistiche e Diporto	768.873,35	17	1.016.888,14	20	248.014,79	32
Peschereccia	327.357,84	7	315.314,80	6	-12.043,04	-4
Interesse generale	496.365,09	11	572.789,66	12	76.424,57	15
Totale	**4.422.088,39**	**100**	**4.972.105,22**	**100**	**550.016,83**	**12**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Il totale generale dei canoni al netto dei costi aggiuntivi (tab. 14) risulta in aumento per un importo pari ad euro 550.017 in valore assoluto, passando da euro 4.422.088 nel 2021 ad euro 4.972.105 nel 2022. Si registra una crescita della funzione "industriale petroliferi" che passa da euro 1.203.412 nel 2021 ad euro 1.404.456 nel 2022, con un aumento pari ad euro 201.044 in valore assoluto, della funzione "turistiche e diporto" che cresce del 32 per cento, che passa da euro 768.873 nel 2021 ad euro 1.016.888 nel 2022, per un importo pari ad euro 248.015 in valore assoluto. Si rileva, invece, una diminuzione (4 per cento) della funzione "peschereccia" che passa da euro 327.358 nel 2021 ad euro 315.315 nel 2022, per un importo pari a -12.043 in valore assoluto.

La tabella che segue illustra il rapporto fra canoni accertati sulle entrate correnti e dei canoni riscossi sugli accertati.

Tabella 15 - Incidenza canoni accertati su entrate correnti e riscossi su accertati

Esercizi	Canoni accertati (a)	Entrate correnti (b)	Canoni riscossi (c)	a/b%	c/a%
2021	4.889.193,00	14.103.222,08	4.614.861,00	35	94
2022	5.424.547,15	18.387.455,51	5.218.874,43	30	96

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Si rileva un aumento nella capacità di riscossione (rapporto fra canoni accertati e canoni riscossi) che passa dal 94 per cento nel 2021 al 96 per cento nel 2022, a fronte di un aumento dei canoni accertati che passano da euro 4.889.193 nel 2021 ad euro 5.424.547 nel 2022, e di un aumento dei canoni riscossi che passano da euro 4.614.861 nel 2021 ad euro 5.218.874 nel 2022

Le tasse portuali nel 2022 sono state accertate per euro 5.059.831 per le merci imbarcate e sbarcate, mentre le tasse per ancoraggio sono state pari ad euro 1.737.324.

Per quanto attiene alla gestione amministrativa del demanio marittimo, l'art. 6, comma 4 lett. "e", della l. n. 84 del 1994, così come modificato dall'art. 2, comma 1 lett. "f", del d. lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, prevede che "per la gestione delle attività inerenti alle funzioni demanio marittimo le Autorità di sistema portuale si avvalgono del sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.)"; la norma è finalizzata all'esatta individuazione dei beni demaniali, alla immediata verifica dello stato del loro utilizzo e degli importi dovuti.

L'AdSP ha dichiarato che nel 2022 ha intrapreso l'utilizzo del SID per la ricezione delle istanze relative al demanio marittimo, per la localizzazione dei beni oggetto di concessione e per l'inserimento a sistema dei titoli rilasciati, ma ha precisato che per alcuni procedimenti il sistema permette di scaricare un modello cartaceo e che non consente di gestire il pagamento del canone.

6.2 Servizi di interesse generale

L'art. 6, c. 4 lett. "c", della l. n. 84 del 1994, così come modificato dall'art. 2, c. 1 lett. e, del d. lgs. n. 232 del 2017, assegna alle AdSP anche l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale diversi dalle "operazioni portuali" di cui al successivo art. 16, comma 1.

Il Mit, con circolare prot. n. 10251 del 17 aprile 2018, ha ritenuto onere di ciascuna AdSP l'individuazione dei servizi di interesse generale, affermando in particolare che le Autorità di sistema portuale devono "di volta in volta valutare se l'attività che intendono disciplinare rientri nelle loro competenze istituzionali e, in caso affermativo, se sia qualificabile come servizio di interesse generale, se vi sia domanda da parte della generalità dei potenziali utenti presenti in porto tale da giustificare la presenza del servizio stesso, e, quindi, anche con riferimento al regime di mercato al quale assoggettare il servizio, individuarne le modalità organizzative alla luce delle vigenti disposizioni in materia, tra le quali, per l'espresso richiamo fatto dal comma 10 del citato articolo 6, il decreto legislativo n. 50 del 2016 e ss.mm.ii."; il codice dei contratti pubblici di cui al d. lgs. n. 50 del 2016 è stato poi sostituito dal d. lgs. 31 marzo 2023, n. 36, che trova applicazione secondo le regole di diritto intertemporale dettate agli artt. 224 e segg.

L'AdSP Mare Adriatico centrale, quindi, con delibera presidenziale n. 172 del 30 luglio 2020, ha individuato quali servizi di interesse generale la pulizia degli specchi acquei ed il ritiro dei rifiuti da nave ed i servizi ferroviari; al riguardo, l'Ente ha fornito un aggiornamento rispetto a quanto dichiarato in occasione del precedente referto.

L'appalto per la pulizia degli specchi d'acqua dei bacini portuali di Ancona, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona è scaduto a febbraio 2025.

Il servizio di ritiro, trasporto e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi prodotti dalle navi nel porto di Ancona è stato aggiudicato con delibera del Commissario della Autorità portuale di Ancona n. 85 del 4 agosto 2014 con una concessione della durata di otto anni; l'Ente, come già riferito nella precedente relazione, aveva quindi deciso "la prosecuzione tecnica" della concessione, dapprima con d.p. n. 205 del 31 ottobre 2022, fino al 31 ottobre 2023, quindi un'ulteriore prosecuzione al 31 ottobre 2025 con d.p. n. 273 del 31 ottobre 2023 in attesa dell'approvazione del Piano di raccolta e di gestione di rifiuti previsto dall'art. 5 del d. lgs. 8 novembre 2021, n. 197.

La Sezione evidenzia che la proroga tecnica, avendo carattere di temporaneità e imprevedibilità, rappresenta uno strumento atto esclusivamente ad assicurare il passaggio da un regime contrattuale a un altro, come previsto dal comma 11 dell'art. 106 del d.lgs. 50 del 2016, oggi art. 120, comma 11, del d.lgs. 36 del 2023.

Essa viene essenzialmente circoscritta a ipotesi eccezionali, in cui sussistano oggettivi e insuperabili ritardi nella conclusione della procedura di gara; deve avere una durata commisurata al tempo strettamente necessario per giungere a tale conclusione; deve essere giustificata alla luce del fatto che l'interruzione delle prestazioni potrebbe determinare situazioni di pericolo per persone, animali o cose o per l'igiene pubblica o ancora un grave danno dell'interesse pubblico.

La nuova gara deve essere già stata avviata al momento della proroga.

Il Consiglio di Stato di recente ha ribadito il proprio consolidato orientamento secondo il quale: "in materia di rinnovo o proroga dei contratti pubblici di appalto di servizi non vi è alcuno spazio per l'autonomia contrattuale delle parti in quanto vige il principio inderogabile, fissato dal legislatore per ragioni di interesse pubblico, in forza del quale, salve espresse previsioni dettate dalla legge in conformità della normativa eurounitaria, l'amministrazione, una volta scaduto il contratto, deve, qualora abbia ancora la necessità di avvalersi dello stesso tipo di

prestazioni, effettuare una nuova gara pubblica" (cfr. Cds 12 settembre 2023, n. 8292; 20 agosto 2013, n. 4192; 24 novembre 2011, n. 6194). Si richiama pertanto l'attenzione dell'Ente ad un rigoroso rispetto della disciplina vigente.

Il servizio ferroviario per il Porto di Ancona, in precedenza assegnato con concessione n. 3 del 19 aprile 2016, è stato poi affidato con delibera commissariale n. 45 dell'8 marzo 2022, a seguito di procedura di gara ad evidenza pubblica con bando pubblicato sulla G.U. dell'Unione europea n. GU/S 250 e sulla G.U. della Repubblica italiana n. 45 del 29 dicembre 2021.

6.3 Operazioni e servizi portuali

L'art. 16, comma 1, della l. n. 84 del 1994 definisce "operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale" e "servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali".

L'art. 6, c. 4, lett. a), della l. n. 84 del 1994 affida alle Autorità di sistema portuale i compiti di "indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'Autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24"

Le imprese che intendono eseguire una operazione o servizio portuali in proprio o per conto terzi devono ottenere da parte dell'AdSP l'autorizzazione ai sensi dell'art. 16, c. 3, della l. n. 84 del 1994, da rilasciarsi previa verifica del possesso dei requisiti previsti dal comma 4 del medesimo articolo. Il rilascio dell'autorizzazione costituisce, poi, per l'esercizio in esame, un prerequisito per ottenere in concessione, ai sensi dell'art. 18 della stessa legge portuale, le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale "per l'espletamento delle operazioni portuali". L'attività autorizzatoria è tra quelle più significative svolte per garantire i migliori servizi portuali, anche perché essa contribuisce con una quota importante alle entrate complessive dell'Ente.

La seguente tabella evidenzia il numero di autorizzazioni approvate nel 2022, per i porti di

Ancona e Ortona.

Tabella 16 - Numero autorizzazioni per operazioni e servizi portuali.

Descrizione	2022	
	Ancona	Ortona
Numero autorizzazioni alle operazioni portuali ex art. 16 l. n. 84/94	14	4
Numero autorizzazioni servizi portuali ex art. 16 l.n. 84/94	4	3
Totale autorizzazioni	**18**	**7**
Oggetto e numero autorizzazioni rilasciate per servizi portuali		
Pesatura conto terzi	1	
Riparazione container	3	
Trasporto e fornitura acqua potabile e industriale alle unità mercantili a mezzo autobotti; Pesatura merci		1
Pesatura merci; Spuntatura e relativo conteggio merceologico; Ricondizionamento merci; Attacco e stacco manichette navi cisterna; Riempimento, vuotatura e manutenzione contenitori.		1
Attacco e stacco manichette navi cisterna		1
Servizio di controllo uomini e merci		
Totale autorizzazioni	**4**	**3**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Nel corso del 2022 per il Porto di Ancona risultano 18 autorizzazioni e per il porto di Ortona 7 autorizzazioni ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84 del 1994.

Nella tabella seguente è riportata la consistenza del personale alle dipendenze delle imprese autorizzate al 31 dicembre 2022 per i porti di Ancona e Ortona.

Tabella 17 - Consistenza del personale delle imprese autorizzate

	Ancona	Ortona
Descrizione	**N. dipendenti**	
Operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 l. n. 84/94	198	61
Servizi portuali	24	16
Totale	**222**	**77**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

6.4 Attività negoziale dell'AdSP

La tabella che segue indica le modalità di affidamento utilizzate nel 2022 per l'acquisto di beni e servizi dall'AdSP.

Tabella 18 – Attività negoziale 2022

Modalità di affidamento utilizzata	Numero contratti	Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	DI CUI		
			Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa
Procedure aperte	2	1.170.673,22			
Procedure ristrette					
Procedura competitiva con negoziazione					
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando					
Partenariato per l'innovazione					
Dialogo competitivo					
Affidamento in economia					
Affidamento diretto	494	4.371.469,91		10	484
Procedure negoziate per affidamenti sottosoglia	5	1.123.236,97			5
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione	7	992.335,52	5		2
Totale complessivo	**508**	**7.657.715,62**	5	**10**	**491**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

In particolare, l'AdSP ha dichiarato di aver fatto ricorso nel 2022 a 2 procedure aperte, per un importo di aggiudicazione di euro 1.170.673,22 ; a 494 procedure di affidamento diretto per un importo di euro 4.371.469,91 di cui 10 con utilizzo del MePA e 484 Extra Consip e MePA; a 5 procedure negoziate per affidamenti sottosoglia per euro 1.123.236,97 extra Consip e MePA e a 7 affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione per euro 992.335,52 , di cui 5 tramite Consip e 2 tramite Extra Consip e MePA. Al riguardo, va evidenziato la necessità del rispetto di quanto previsto nell'art.1, comma 449 ess., della legge n. 296 del 2006, sull'obbligo di utilizzo degli strumenti Consip, in assenza di motivate ragioni impeditive, nonché dell'obbligo di rotazione.

L'AdSP ha motivato il rilevante numero e il cospicuo valore degli affidamenti diretti (494 affidamenti per un valore di 4,4 mln) in ragione del totale complessivo (508 affidamenti per il valore di 7,7 mln) con il disposto di cui all'art. 1, commi 1 e 2 lett. "a", del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, conv. dalla l. 11 settembre 2020, n. 76 che ha innalzato le soglie massime per il ricorso alla procedura di affidamento diretto. Le forniture di energia elettrica, gas, carburante, telefonia fissa e mobile, combustibili per riscaldamento e buoni pasto avvengono attraverso convenzioni

Consip, ai sensi dell'art. 1, c. 7, del d.l. n. 95 del 2012. Si ricorda che nel caso di acquisti di beni e servizi informatici sopra soglia (art. 1., cc. 512 e 516, legge n. 208 del 2015 e art. 35 del decreto legislativo n. 50 del 2016), sussiste l'obbligo di ricorrere agli strumenti di acquisto e negoziazione della Consip e dei soggetti aggregatori, salvo autorizzazione motivata all'acquisto autonomo resa dall'organo di vertice, per indisponibilità o inidoneità del bene o servizio oggetto di convenzione ovvero nei casi di necessità e urgenza, da trasmettere all'Anac. Le due tabelle che seguono riportano l'elenco delle attività dell'AdSP riguardanti l'acquisizione di lavori per manutenzione ordinaria e straordinaria.

Tabella 19 - Manutenzione ordinaria

Servizi	2021	2022	Var. ass.	Var. %
Manutenzione ordinaria e riparazioni di mezzi di trasporto ad uso civile, di sicurezza	1.776	3.155	1.379	78
Manutenzione ordinaria e riparazione di beni immobili	706.111	713.980	7.869	1
Manutenzione ordinaria e riparazione di mobili e arredi	3.567	3.420	-147	-4
Manutenzione ordinaria e riparazione di impianti e macchinari	399.280	263.908	-135.372	-34
Manutenzione ordinaria e riparazione di attrezzature	517	5.202	4.685	906
Manutenzione ordinaria e riparazione di macchine per ufficio	1.238	465	-773	-62
Manutenzione ordinaria e riparazione di altri beni materiali	14.581	25.360	10.779	74
Manutenzione ordinaria e riparazione di terreni e altri beni materiali non prodotti	388.976	543.453	154.477	40
Totale	**1.516.046**	**1.558.943**	**42.897**	**3**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

La spesa per la manutenzione ordinaria nel 2022 risulta in aumento rispetto all'esercizio precedente di complessivi euro 42.897 in valore assoluto, valore su cui incidono in misura preponderante le spese legate alle riparazioni dei terreni e di altri beni materiali non prodotti che aumentano di euro 154.477.

Tabella 20 - Manutenzione straordinaria

Servizi	2021	2022	Var. ass.	Var. %
Manutenzione straordinaria su beni demaniali di terzi	11.102.939	29.262.476	18.159.537	164
Manutenzione straordinaria su impianti di proprietà	13.522	6.900	6.622	49
Altri terreni n.a.c. - Manutenzione straordinaria	0	0	0	0
Totale	**11.116.461**	**29.269.376**	**18.152.915**	**163**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

La spesa per la manutenzione straordinaria risulta in aumento per complessivi euro 18.152.915. Al riguardo, l'AdSP ha riferito che detto aumento ha trovato la propria ragione nell'impegno di spesa per 23.765.024 in riferimento al primo stralcio di lavori per il completamento e la messa in opera della banchina rettilinea. L'impegno nel corso dell'esercizio 2022 trova la propria ragione nel fatto che nel 2019 l'aggiudicazione all'impresa era stata annullata dal Tar ma poi il Consiglio di Stato ha annullato la sentenza di primo grado.

Per quanto attiene in particolare alle opere infrastrutturali ritenute di natura strategica, l'AdSP per il 2022 ha indicato un intervento relativo al porto di Ancona avente ad oggetto i lavori di adeguamento delle banchine n. 13 e n. 14 per l'ormeggio delle navi traghetto; al riguardo ha comunicato che a seguito di aggiudicazione avvenuta con delibera commissariale n. 31 del 10 agosto 2021, è stato stipulato in data 6 ottobre 2021 il contratto di appalto e che il collaudo è previsto per il 27 agosto 2025.

Tabella 21 - Opera infrastrutturale in corso di realizzazione 2022

Descrizione	Porto di Ancona – Lavori di adeguamento delle banchine nn. 13 e 14 all'ormeggio delle navi traghetto (2° stralcio)
Fonte di finanziamento	Finanziamento statale
Data aggiudicazione dei lavori	10-ago-21
Data inizio dei lavori	19-nov-21
Data fine lavori (prevista)	27-feb-24
Tipo di gara	procedura aperta ad evidenza pubblica
Costo lavori aggiudicati	2.843.210,18
Perizie di varianti suppletive:	nessuna
Costo totale lavori	**2.843.210,18**
Collaudo (previsto)	27-ago-25

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

6.5 Contenzioso

Il totale delle liti pendenti aumenta da 43 del 2021 a 54 nel 2022, come riportato nella seguente tabella.

Tabella 22 - Suddivisione contenziosi per tipologia

Tipologia	2021	2022
Contenziosi amministrativi	35	15
Contenziosi civili	3	2
Contenziosi tributari	4	1
Contenzioso Tribunale superiore delle acque	1	0
Totale	**43**	**18**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

I procedimenti giurisdizionali pendenti al 31 dicembre 2022 erano 18, dei quali 15 amministrativi, 2 civili e 1 tributario.

L'Ente ha precisato che per il rischio derivante da contenziosi ha accantonato la somma di euro 316.776 (di cui euro 214.461 per due procedimenti di richiesta di risarcimento danni ed euro 102.315 per procedimenti attinenti ad avvisi di accertamento di imposta regionale su concessione demaniali).

6.6 Organismi partecipati

L'Ente è socio fondatore, in forza di atto notarile del 17 gennaio 2018, della Fondazione dell'Istituto tecnico superiore per la mobilità sostenibile (I.T.S. MOST – Mobilità sostenibile nel trasporto merci e persone), una scuola di specializzazione tecnica e professionalizzante ad alto contenuto di tecnologia, con sede ad Ortona, consistenti nell'offerta formativa idonea a rispondere alla domanda proveniente dal mondo del lavoro pubblico e privato, volta a sostenere l'integrazione tra i sistemi di istruzione, formazione e lavoro, con particolare riferimento ai poli tecnico – professionali. Nella nota integrativa si precisa che a tale riguardo nello stato patrimoniale è iscritta una immobilizzazione finanziaria di euro 10.000.

Sul sito *web* – Sezione *amministrazione trasparente* dell'AdSP sono stati pubblicati gli estremi di detta partecipazione.

7. GESTIONE FINANZIARIA ED ECONOMICO PATRIMONIALE

7.1 Sintesi dei dati della gestione

Il rendiconto dell'esercizio 2022 è stato deliberato dal Comitato di gestione con delibera del 27 aprile 2023, n. 24 ed è stato poi approvato dal Mit, con decreto n.24442 del 2 agosto 2023, previo parere favorevole del Mef, espresso con nota prot. n. 191241 del 4 luglio 2023.

Ai sensi dell'art. 6 della l. n. 84 del 1994 "l'autorità di sistema portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale" (cfr. comma 5); "la gestione contabile e finanziaria […] è disciplinata da un regolamento proposto dal presidente dell'autorità di sistema portuale […] si applicano altresì le disposizioni attuative dell'art. 2 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 in materia di armonizzazione dei sistemi contabili di cui al decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91".

A tutt'oggi è in vigore il regolamento di amministrazione e contabilità dell'Autorità portuale di Ancona (oggi AdSP Mac, ai sensi dell'art. 2, comma 1 lettera "b", del d. lgs. 4 agosto 2016, n. 169 e dell'art. 6, comma 1 lett. "n" della l. 84 del 1994), approvato dal Mit in data 25 giugno 2007 al quale si sono aggiunte le relative prescrizioni operative attuative approvate con decreto presidenziale del 3 agosto 2022, n. 120.

Gli elaborati contabili sono composti dal conto di bilancio (distinto in rendiconto finanziario decisionale e gestionale), dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa. Al rendiconto si accompagna la situazione amministrativa, la relazione sulla gestione, la relazione del Collegio dei revisori dei conti e l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, di cui al d.p.c.m. del 22 settembre 2014, che evidenzia, per il 2022, un anticipo medio nei tempi di pagamento di -2,18 giorni.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati della gestione finanziaria ed economico-patrimoniale dell'esercizio 2022, desunti dalla documentazione trasmessa dall'Ente.

Tabella 23 – Sintesi dei dati contabili

			Variazioni	
Descrizione	**2021**	**2022**	**Assoluta**	**%**
saldo corrente	3.487.897	7.244.429	3.756.532	108
saldo in c/capitale	38.055.848	97.196.673	59.140.825	155
a) Avanzo/Disavanzo finanziario	**41.543.744**	**104.441.102**	**62.897.358**	**151**
b) Avanzo d'amministrazione	**122.023.556**	**253.692.554**	**131.668.998**	**108**
c) Avanzo economico	**2.584.575**	**6.517.601**	**3.933.026**	**152**
d) Patrimonio netto	**49.576.883**	**56.094.484**	**6.517.601**	**13**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Il saldo finanziario di parte corrente aumenta del 108 per cento (variazione di euro 3.756.532 in valore assoluto) così come il saldo di conto capitale che passa da euro 38.055.848 del 2021 ad euro 97.196.673 nel 2022 (variazione di euro 59.140.825 in valore assoluto).

Analogo andamento si rileva nell'avanzo di amministrazione che cresce del 108 per cento, passando da euro 122.023.556 nel 2021 ad euro 253.692.554 nel 2022 (euro 131.668.998 in valore assoluto). Tale risultato è dovuto alla somma del saldo di parte corrente e di parte capitale, a cui concorre l'eliminazione dei residui.

L'avanzo economico passa da euro 2.584.575 del 2021 ad euro 6.517.601 del 2022 (euro 3.933.026 in valore assoluto).

Il patrimonio netto mostra un incremento pari al 13 per cento rispetto all'esercizio finanziario precedente, passando da euro 49.576.883 nel 2021 ad euro 56.094.484 nel 2022 (euro 6.517.601 in valore assoluto), corrispondente all'utile di esercizio del conto economico.

L'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti nel 2022, come detto, pari a -2,18, mostra un leggero miglioramento rispetto al 2021 (-1,51).

7.2 La gestione finanziaria

La tabella seguente riporta i dati relativi alle voci delle entrate accertate nell'esercizio in esame.

Tabella 24 – Entrate

Entrate correnti			Variazioni	
Trasferimenti correnti	**2021**	**2022**	**Assoluta**	**%**
Trasferimenti da parte dello Stato	212.272	186.682	-25.589	-12
Trasferimenti da parte delle Regioni	0	0	0	0
Trasferimenti da parte dei Comuni e delle Provincie	0	0	0	0
Trasferimenti da parte di altri Enti del settore pubblico	335.600	557.052	221.452	66
Totale	**547.872**	**743.735**	**195.863**	**36**
Entrate tributarie				
Gettito sulle merci imbarcate e sbarcate	4.164.815	5.059.830	895.016	21
Gettito della tassa di ancoraggio	1.493.913	1.737.324	243.411	16
Proventi di autorizzazioni per operazioni portuali	451.131	695.585	244.453	54
Proventi per autorizzazioni per attività svolte nel porto	23.634	23.872	238	1
Totale	**6.133.493,01**	**7.516.612**	**1.383.119**	**23**
Entrate extra tributarie				
Entrata dalla vendita e dall'erogazione dei servizi	2.179.092	2.437.308	258.216	12
Redditi e proventi patrimoniali	4.889.198	5.424.578	535.380	11
Poste correttive e compensative di uscite correnti	257.708	2.144.555	1.886.848	732
Entrate non classificabili in altre voci	95.860	120.667	24.807	26
Totale	**7.421.857**	**10.127.108**	**2.705.250**	**36**
Totale Entrate correnti	**14.103.222**	**18.387.456**	**4.284.233**	**30**
Entrate in conto capitale				
Riscossione crediti	4.500	4.500	0	0
Trasferimenti dello Stato	49.654.736	127.398.887	77.744.151	157
Trasferimenti dalle Regioni	59.520	0	-59.520	-100
Trasferimenti da Comuni e Provincie	0	0	0	0
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico/privato	317.894	372.963	55.069	17
Totale Entrate in conto capitale	**50.036.650**	**127.776.350**	**77.739.701**	**155**
Entrate per conto terzi e partite di giro				
Entrate per partite di giro	2.374.696	2.303.102	-71.593	-3
Totale Entrate per conto terzi e partite di giro	**2.374.695**	**2.303.101,96**	**-71.594**	**-3**
Totale Entrate complessive	**66.514.567,44**	**148.466.907,64**	**81.952.340**	**123**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Nel 2022 il totale delle entrate, al lordo delle partite di giro, cresce del 123 per cento, passando dai 66,5 mln del 2021 ai 148,5 milioni del 2022 (82 milioni circa in valore assoluto).

Tale aumento è determinato dall'incremento delle entrate in conto capitale relative a somme stanziate per il finanziamento dell'adeguamento dei porti, a titolo di manutenzione straordinaria e all'assegnazione di contributi statali relativi alla manutenzione straordinaria dei porti, all'acconto per la rimozione delle navi abbandonate, al PNC e a progetti eurounitari.

Nel dettaglio, tra le entrate correnti, i trasferimenti correnti crescono del 36 per cento (195,9 mila euro in valore assoluto). Del pari, le entrate tributarie crescono del 23 per cento circa (1,4 milioni in valore assoluto) e le entrate extratributarie crescono del 36 per cento (2,7 milioni in valore assoluto). Tra le entrate tributarie si evidenzia sia la crescita del gettito derivante dalla tassa di ancoraggio pari al 16 per cento (243,4 mila euro in valore assoluto), passando da euro 1.493.912 nel 2021ad euro 1.737.324 nel 2022, sia la crescita del gettito sulle merci imbarcate e sbarcate che cresce del 21 per cento (895 mila euro in valore assoluto), passando da euro 4.164.814 del 2021 ad euro 5.059.830 nel 2022. Del pari, cresce del54 per cento la voce relativa ai proventi derivanti dalle autorizzazioni per operazioni portuali (euro 244,5 mila in valore assoluto), passando da euro 451.131 del 2021 ad euro 695.585 nel 2022. All'interno delle entrate extratributarie, invece, si rileva un forte incremento della voce relativa alle poste correttive e compensative di uscite correnti, pari al 732 per cento rispetto all'esercizio precedente (euro 1.886.848 in valore assoluto), passando da euro 257.707 del 2021 ad euro 2.144.555 nel 2022.

L'Ente nella relazione al rendiconto generale ha riferito che le entrate correnti derivano da contributi statali ed eurounitari, a proventi relativi alle autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali di cui agli artt. 16, 17 e 18 della l. n. 84 del 1994 o per altre attività svolte nel porto ai sensi dell'art. 68 del codice della navigazione, all'introito di canoni demaniali ad un acconto sull'indennità risarcitoria riconosciuta per un incendio subito da alcuni padiglioni all'interno del porto di Ancona. Le entrate in conto capitale crescono in maniera significativa tanto da incidere sulla forte crescita del totale delle entrate. Infatti, tale crescita è pari al 155 per cento (euro 77.739.700 in valore assoluto), passando da euro 50.036.649 del 2021 ad euro 127.776.350 nel 2022. In particolare, rimane invariata la voce relativa alla riscossione dei crediti. Di converso, cresce in modo esponenziale (+157 per cento) la voce relativa ai trasferimenti dello Stato che passano da euro 49.654.736 del 2021 ad euro 127.398.887 nel 2022.

L'Ente nella relazione al rendiconto generale ha riferito che le entrate in conto capitale sono ricollegabili principalmente: all'introito della quota dell'80 per cento del finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, previsto dall'art. 18-*bis* della l. n. 84 del 1994; all'assegnazione di un contributo statale a valere sul fondo per le infrastrutture portuali di cui all'art. 14 del d.l. 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla l. 7 agosto 2012, n. 134 per manutenzioni varie; alle somme stanziate nel fondo perequativo di cui all'art. 1, comma 893, della l. 23 dicembre 2006, n. 296; all'assegnazione di somme a valere su fondi PNC di cui al d.m. 13 agosto 2021. Le entrate per partite di giro diminuiscono del 3 per cento (-71.594 euro in valore assoluto), passando da euro 2.374.695 nel 2021 ad euro 2.303.102 nel 2022. Le entrate per partite di giro fanno riferimento alle ritenute erariali, alle ritenute previdenziali, alla ritenuta Iva *split payment* di cui all'art.17-*ter* del d.p.r. n. 633 del 1972, ai depositi cauzionali e alle entrate per finanziamenti europei per le quali l'Ente, quale *lead partner*, provvede al trasferimento agli altri *partners* di progetto.

La tabella seguente riporta i dati relativi alle voci specifiche delle spese impegnate nell'esercizio in esame.

Tabella 25 – Spese

Spese correnti	2021	2022	assoluta	%
Uscite per gli Organi	328.836	345.614	16.778	5
Oneri per il personale in attività di servizio	3.214.058	3.447.969	233.911	7
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e servizi	845.396	843.598	-1.798	0
Uscite per prestazioni istituzionali	4.791.473	5.031.885	240.412	5
Trasferimenti passivi	946.153	742.292	-203.861	-22
Oneri finanziari	2.357	2.678	321	14
Oneri tributari	32.722	612.665	579.943	1772
Poste correttive e compensative di entrate correnti	453.431	114.557	-338.874	-75
Uscite non classificabili in altre voci	898	1.769	871	97
Totale	**10.615.324**	**11.143.027**	**527.703**	**5**
Oneri per il personale in quiescenza	0	0	0	0
Totale spese correnti	**10.615.324**	**11.143.027**	**527.703**	**5**
Spese in conto capitale				
Acquisizione di beni di uso durevole e opere immobiliari e investimenti	11.445.491	30.009.229	18.563.738	162
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	530.811	565.948	35.137	7
Partecipazioni e acquisto di valori mobiliari	0	0	0	0
Concessioni di crediti e anticipazioni	4.500	4.500	0	0
Indennità di anzianità e similari al personale cessato dal servizio	0	0	0	0
Totale spese in conto capitale	**11.980.802**	**30.579.677**	**18.598.875**	**155**
Uscite per partite di giro				
Uscite aventi natura di partite di giro	**2.374.696**	**2.303.102**	**-71.594**	**-3**
Totale generale	**24.970.822**	**44.025.806**	**19.054.984**	**76**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Tabella 26 – Avanzo/disavanzo di competenza

			Variazioni	
	2021	2022	assoluta	%
Totale generale entrata	66.514.567	148.466.908	81.952.341	123
Totale generale spesa	24.970.822	44.025.806	19.054.984	76
Avanzo/disavanzo	**41.543.745**	**104.441.102**	**62.897.357**	**151**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Il totale generale delle spese impegnate, tra il 2021 e il 2022, cresce del 76 per cento, passando da euro 24.970.822 nel 2021 ad euro 44.025.806 nel 2022, per effetto dell'incremento degli impegni delle spese in conto capitale. Il totale delle spese correnti aumenta del 5 per cento, rispetto all'esercizio precedente, attestandosi ad euro 11.143.027. Le voci più significative delle spese correnti sono quelle relative agli oneri del personale in attività di servizio, pari ad euro 3.447.969, in aumento del 7 per cento rispetto all'esercizio precedente e la voce per prestazioni istituzionali pari ad euro 5.031.885, in aumento del 5 per cento rispetto all'esercizio precedente. Inoltre, le spese relative all'acquisto di beni di consumo e servizi, ammontanti a euro 845.396, restano costanti nei due esercizi considerati. I trasferimenti passivi ammontano ad euro 742.292 , in diminuzione del 22 per cento rispetto al 2021 e riguardano, essenzialmente, il versamento al Mef previsto dall'art. 1, comma 594, della l. n. 160 del 2019 in attuazione delle norme in materia di contenimento della spesa pubblica; il rimborso al comune di Ortona delle spese per la fornitura di energia elettrica in ambito portuale; la corresponsione al personale cessato del trattamento di fine rapporto e relativa imposta sostitutiva; l'erogazione di un contributo al comune di Falconara Marittima per la manutenzione di spiagge demaniali non assentite in concessione; il rimborso prestazioni svolte nel 2019-2020-2021 fino a giugno al comune di Ortona per la convenzione porti puliti del 2017.

Il totale delle spese in conto capitale aumenta del 155 per cento rispetto all'esercizio precedente, per effetto di somme utilizzate a titolo di manutenzione straordinaria nonché per la realizzazione di opere a valere sui fondi PNRR e PNC. Nel dettaglio il totale ammonta ad euro 30.579.677 la voce che contribuisce in modo considerevole è quella relativa all'acquisizione di beni di uso durevole e opere immobiliari e investimenti che dai 11,4 milioni nel 2021, passa a 30,1 milioni nel 2022 (18,5 mln in valore assoluto).

La differenza tra entrate e spese produce un avanzo finanziario pari ad euro 104.441.102 nel

2022, determinato dalla somma tra il risultato positivo di parte corrente di 7.244.429 euro e il risultato parimenti positivo di conto capitale di 97.196.673 euro.

7.3 Situazione amministrativa

La seguente tabella riporta i dati che compongono il quadro finanziario.

Tabella 27 - Situazione amministrativa

Rendiconto finanziario	2021	2022	Var. ass.	Var.%
Consistenza di cassa all'1.1	**103.009.923**	**110.805.517**	**7.795.594**	**8**
Riscossioni				
- in conto competenza	23.554.065	28.360.419	4.806.354	20
- in conto residui	3.546.193	2.975.899	-570.294	-16
	27.100.258	**31.336.318**	**4.236.060**	**16**
Pagamenti				
- in conto competenza	13.197.663	12.004.174	-1.193.489	-9
- in conto residui	6.107.001	6.880.975	773.974	13
	19.304.664	**18.885.149**	**-419.515**	**-2**
Consistenza di cassa al 31.12	**110.805.517**	**123.256.685**	**12.451.168**	**11**
Residui attivi				
- degli esercizi precedenti	15.812.006	55.642.372	39.830.366	252
- dell'esercizio	42.960.502	120.106.489	77.145.987	180
	58.772.508	**175.748.861**	**116.976.353**	**199**
Residui passivi				
- degli esercizi precedenti	35.781.310	13.291.361	-22.489.949	-63
- dell'esercizio	11.773.159	32.021.631	20.248.472	172
	47.554.469	**45.312.992**	**-2.241.477**	**-5**
Avanzo d'amministrazione	**122.023.556**	**253.692.554**	**131.668.998**	**108**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

La consistenza di cassa iniziale si incrementa, nel biennio, dell'8 per cento (7,8 mln in valore assoluto); il totale delle riscossioni aumenta rispetto all'esercizio finanziario precedente, attestandosi sui 31,3 (+16 per cento e +4,2 mln in valore assoluto nel 2022). Gli importi della riscossione si rilevano, in aumento, per quelle in conto competenza (28,3 mln nel 2022 e 23,6

mln nel 2021), in diminuzione quelle in conto residui (3 mln nel 2022 e 3,5 mln nel 2021).

Il totale dei pagamenti decresce del 2 per cento, passando da 19,3 mln nel 2021 a 18,9 mln nel 2022. Gli importi dei pagamenti di competenza ammontano ad euro 12 mln nel 2022 e 13,2 mln nel 2021. Il totale dei pagamenti in conto residui ammonta, nel 2022, a 6,9 mln, mentre nel 2021 è pari a 6,1 mln. La consistenza di cassa alla fine dell'esercizio risulta in aumento dell'11 per cento (12,4 mln in valore assoluto) ed è pari a 123,3 mln, mentre nel 2021 la consistenza ammonta a 110,8 milioni.

Per un approfondimento relativo alla gestione dei residui, si rimanda al capitolo ad essi dedicato.

I dati riportati evidenziano un avanzo di amministrazione, pari a 122 mln nel 2021 e 253,7 mln nel 2022, con un incremento in valore assoluto di 131,7 mln. L'avanzo è ripartito come rappresentato nella tabella seguente.

Tabella 28 - Ripartizione dell'avanzo di amministrazione

Parte vincolata	2021	2022	Var. ass.	Var.%
Trattamento di fine rapporto	796.420	954.205	157.785	20
Crediti di difficile esigibilità	0	0	0	0
Recupero/restituzione competenze personale dipendente (decreto-legge n. 78/2010)	0	0	0	0
Risorse destinate ad interventi e/o ad altre spese (fondi propri e di terzi)	120.624.170	250.923.824	130.299.654	108
Risorse di terzi il cui utilizzo è previsto in esercizio/i successivo/i				
fondi rischi ed oneri	492.966	830.725	337.759	69
Somma da considerare non disponibile per stima di minori entrate previste per il 2020 per emergenza sanitaria da Covid-19				
Finanziamenti a specifica destinazione				
Totale parte vincolata	**121.913.556**	**252.708.753**	**130.795.197**	**107**
Parte disponibile	**110.000**	**983.800**	**873.800**	**794**
Totale risultato di amministrazione	**122.023.556**	**253.692.554**	**131.668.998**	**108**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Il totale della parte vincolata cresce del 107 per cento (+130,8 mln in valore assoluto), a causa dell'aumento (108 per cento) dei fondi stanziati dall'Ente per interventi e finanziamenti o altre spese che passano da 120,6 mln nel 2021 a 250,9 mln nel 2022 (130,3 mln in valore assoluto).

La parte disponibile ammonta a 983.800 mila euro.

7.4 La gestione dei residui

Le tabelle seguenti mostrano i dati relativi all'andamento dei residui, attivi e passivi, dell'esercizio in esame, con le relative variazioni assolute e percentuali.

L'Ente nel 2022 ha provveduto ad eliminare residui attivi per euro 154.238.

Tabella 29 - Residui attivi

Correnti	2021	2022	Var. ass.	Var.%
Consistenza residui al 1° gennaio	2.721.448	2.942.591	221.143	8
Riscossioni	1.907.813	2.219.849	312.036	16
Variazioni negative	106.888	88.408	-18.480	-17
a) Rimasti da riscuotere anni precedenti	706.747	634.335	-72.412	-10
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza	2.235.844	2.947.887	712.043	32
Totale complessivo a + b	**2.942.591**	**3.582.222**	**639.631**	**22**
C/capitale	**2021**	**2022**		
Consistenza residui al 1° gennaio	16.721.434	55.771.317	39.049.883	234
Riscossioni	1.623.236	749.378	-873.858	-54
Variazioni	0	65.829,73	65.830	100
a) Rimasti da riscuotere anni precedenti	15.098.198	54.956.109	39.857.911	264
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza	40.673.119	117.155.558	76.482.439	188
Totale complessivo a + b	**55.771.317**	**172.111.668**	**116.340.351**	**209**
P. di giro	**2021**	**2022**		
Consistenza residui al 1° gennaio	89.052	58.601	-30.451	-34
Riscossioni	15.144	6.672	-8.472	-56
Variazioni	66.846	0	-66.846	-100
a) Rimasti da riscuotere anni precedenti	7.061	51.928	44.867	635
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza	51.539	3.043	-48.496	-94
Totale complessivo a + b	**58.600**	**54.971**	**-3.629**	**-6**
Totali	**2021**	**2022**		
Consistenza residui al 1° gennaio	19.531.934	58.772.509	39.240.575	201
Riscossioni	3.546.193	2.975.899	-570.294	-16
Variazioni	173.734	154.238	-19.496	-11
a) Rimasti da riscuotere anni precedenti	15.812.006	55.642.372	39.830.366	252
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza	42.960.502	120.106.489	77.145.987	180
Totale a fine esercizio	**58.772.508**	**175.748.861**	**116.976.353**	**199**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Il totale dei residui attivi ammonta a 175,7 mln nel 2022, in notevole aumento rispetto al 2021 (58,8 mln). I residui rimasti da riscuotere degli anni precedenti, al 31 dicembre, ammontano a 55,6 mln, in aumento del 252 per cento rispetto al 2021 (15,8 mln). Quelli di competenza aumentano, di 77,1 mln, passando da 43 mln nel 2021 a 120 mln nel 2022. Il tutto dovuto alla gestione in conto capitale che genera residui attivi significativi.

Si rileva la non concordanza tra i residui attivi del rendiconto finanziario (euro 175.748.861) e il totale dei crediti presenti nello Stato patrimoniale (euro 175.703.361). La differenza di importo, pari ad euro 45.500 è conseguenza dell'iscrizione nel conto del Patrimonio, al netto dei fondi di svalutazione (66.358,02). La consistenza del fondo a fine esercizio comprende anche la totale svalutazione del credito per euro 46.304,92 verso la Società Isa Group sottoposta ad una procedura concorsuale.

Tabella 30 - Residui passivi

Correnti	2021	2022	Var. ass.	Var.%
Consistenza residui al 1° gennaio	2.527.603	2.787.740	260.137	10
Pagamenti	2.029.454	2.359.731	330.277	16
Variazioni negative	144.811	61.131	-83.680	-58
a) Rimasti da pagare anni precedenti	353.338	366.878	13.540	4
b) Rimasti da pagare dalla competenza	2.434.401	2.642.760	208.359	9
Totale complessivo a + b	**2.787.739**	**3.009.638**	**221.899**	**8**
C/capitale	**2021**	**2022**		
Consistenza residui al 1° gennaio	38.076.897	43.782.010	5.705.113	15
Pagamenti	3.299.678	4.106.359	806.681	24
Variazioni	38.249	27.320.553	27.282.304	71328
a) Rimasti da pagare anni precedenti	34.738.770	12.355.099	-22.383.671	-64
b) Rimasti da pagare dalla competenza	9.043.240	29.043.362	20.000.122	221
Totale complessivo a + b	**43.782.010**	**41.398.461**	**-2.383.550**	**-5**
P. di giro	**2021**	**2022**		
Consistenza residui al 1° gennaio	1.485.822	984.719	-501.103	-34
Pagamenti	777.870	414.886	-362.984	-47
Variazioni	18.750	449	-18.301	-98
a) Rimasti da pagare anni precedenti	689.201	569.384	-119.817	-17
b) Rimasti da pagare dalla competenza	295.518	335.509	39.991	14
Totale complessivo a + b	**984.719**	**904.894**	**-79.825**	**-8**
Totali	**2021**	**2022**		
Consistenza residui al 1° gennaio	42.090.122	47.554.469	5.464.347	13
Pagamenti	6.107.002	6.880.975	773.973	13
Variazioni	201.810	27.382.133	27.180.323	13468
a) Rimasti da pagare anni precedenti	35.781.310	13.291.361	-22.489.949	-63
b) Rimasti da pagare dalla competenza	11.773.159	32.021.631	20.248.472	172
Totale a fine esercizio	**47.554.469**	**45.312.992**	**-2.241.477**	**-5**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Nel 2022 sono stati eliminati residui passivi per euro 27.382.133; detta eliminazione, secondo quanto riferito dai Revisori dei conti nel verbale n. 10 del 2022 trova la propria ragione all'annullamento della gara di appalto relativa alla costruzione della banchina rettilinea di cui si è detto sopra

Il totale dei residui passivi diminuisce del 5 per cento nel 2022 (-2,2 mln in valore assoluto). Si rileva una diminuzione sia dei residui pregressi che passano da 35,7 mln nel 2021 a 13,3 mln nel 2022, mentre quelli di competenza aumentano in maniera significativa passando da 11,8

mln nel 2021 a 31 mln nel 2022.

Si rileva la non concordanza tra i residui passivi del Rendiconto finanziario (euro 45.312.992) e i debiti dello Stato patrimoniale (euro 8.801.628). La differenza ammonta ad euro 36.511.364, come da prospetto inserito in nota integrativa.

In nota integrativa l'AdSP afferma che: "i conti d'ordine dell'Ente presentano un saldo contabile pari ad euro 36.511.364,44 per <impegni finanziari>. Tale valore corrisponde ad impegni di spesa assunti dall'Ente a seguito di obbligazioni perfezionate alla chiusura dell'esercizio che non hanno tuttavia trovato contabilizzazione nelle scritture economico-patrimoniali in quanto le prestazioni oggetto delle suddette obbligazioni non sono state eseguite alla data di chiusura dell'esercizio per cui non costituiscono ancora debiti".

Questa Sezione ritiene che questa affermazione non sia giuridicamente e contabilmente corretta, in quanto la prestazione prevista da una obbligazione "giuridicamente perfezionata" costituisce un debito; inoltre, le somme impegnate ma non pagate costituiscono residui.

7.5 Lo stato patrimoniale

Nelle seguenti tabelle sono riportati i dati dello stato patrimoniale, relativi agli esercizi 2021 e 2022.

Tabella 31- Stato Patrimoniale

Attività	2021	2022	Var. ass.	Var.%
A) Immobilizzazioni				
Immobilizzazioni immateriali	15.959.746	18.887.662	2.927.916	18
Immobilizzazioni materiali	4.294.024	4.213.443	-80.581	-2
Immobilizzazioni finanziarie	10.000	10.000	0	0
Totale A	**20.263.770**	**23.111.105**	**2.847.335**	**14**
B) Attivo circolante				
Residui attivi	58.803.324	175.703.361	116.900.037	199
Disponibilità liquide	110.805.517	123.256.685	12.451.168	11
Totale B	**169.608.841**	**298.960.046**	**129.351.205**	**76**
C) Risconti attivi	2.384.793	2.394.584	9.791	0,4
Totale C	**2.384.793**	**2.394.584**	**9.791**	**0**
Totale attività (A+B+C)	**192.257.404**	**324.465.735**	**132.208.331**	**69**
Passività	**2021**	**2022**		
A) Patrimonio netto				
Fondo di dotazione	145.178	145.178	0	0
Riserve di rivalutazione	35.297	35.297	0	0
Riserve statutarie	38.640.941	38.640.941	0	0
Riserve indisponibili	0	0	0	0
Avanzi/disavanzi economici portati a nuovo	8.170.892	10.755.468	2.584.576	32
Avanzo/disavanzo dell'esercizio	2.584.575	6.517.601	3.933.026	152
Totale A	**49.576.883**	**56.094.484**	**6.517.601**	**13**
B) Contributi in conto capitale				
per contributi a destinazione vincolata	0	0	0	0
Totale B	**0**	**0**	**0**	**0**
C) Fondo per rischi ed oneri				
per altri rischi ed oneri futuri	316.775	373.874	57.099	18
per imposte				
Totale C	**316.775**	**373.874**	**57.099**	**18**
D) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	796.420	954.205	157.785	20
Totale D	**796.420**	**954.205**	**157.785**	**20**
E) Residui passivi (debiti)				
Debiti verso fornitori	4.054.198	4.385.243	331.045	8

verso imprese controllate, collegate e controllanti	0	0	0	0
Debiti tributari	131.826	746.055	614.229	466
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	116.693	134.769	18.076	15
Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	2.818.446	2.475.593	-342.853	-12
Debiti diversi	1.327.114	1.059.968	-267.146	-20
Totale E	**8.448.277**	**8.801.628**	**353.351**	**4**
F) Ratei e risconti				
Risconti passivi	78.809	19.069	-59.740	-76
Fondo contributi dello Stato ed Enti per Opere	129.526.841	258.222.475	128.695.634	99
Fondi destinati ad investimenti	3.513.398	0	-3.513.398	-100
Totale F	**133.119.048**	**258.241.544**	**125.122.496**	**94**
Totale passività (B+C+D+E+F)	**142.680.520**	**268.371.251**	**125.690.731**	**88**
Totale passività e Patrimoni netto (A+B+C+D+E+F)	**192.257.403**	**324.465.734**	**132.208.331**	**69**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Il totale delle attività, nel 2022 cresce del 69 per cento, passando da 192,3 mln nel 2021 a 324,5 mln nel 2022 (132,2 mln in valore assoluto). Il totale delle immobilizzazioni, pari a 20,3 milioni nel 2021 e 23,1 milioni nel 2022, cresce per un importo pari a 2,8 mln in valore assoluto. Tra le immobilizzazioni quelle immateriali sono pari a 16 milioni nel 2021 e a 19 milioni nel 2022. La parte preponderante di esse è allocata nelle immobilizzazioni in corso, costituite soprattutto da somme destinate ad interventi da completare o da collaudare, che, ammontano a 15,5 mln nel 2021 e 16,7 mln nel 2022. Nel 2022, in riferimento a costi per lavori di ampliamento e manutenzione straordinaria delle opere demaniali portuali sono iscritti nell'attivo patrimoniale e portati in ammortamento al netto dei contributi pubblici ricevuti per la loro realizzazione.

Le immobilizzazioni materiali ammontano a 4,3 nel 2021 e 4,2 mln nel 2022. La voce più consistente, in sostanziale equilibrio, resta quella relativa ai terreni e fabbricati che è pari a 2,9 mln nel 2021 e 2,8 mln nel 2022.

Nel 2022, alla voce partecipazioni in altri enti, risulta invariato l'importo pari a euro 10.000 relativo alla già indicata quota di partecipazione, quale socio fondatore, dell'Istituto Tecnico

superiore per la mobilità sostenibile (I.T.S. MO.ST. – Mobilità sostenibile nel trasporto merci e persone), deliberata dal Comitato di gestione con delibera del 17 gennaio 2018.

Il totale dell'attivo circolante è pari a 169,6 mln nel 2021 e 298,9 mln nel 2022.

Nel dettaglio si rileva un incremento sostanziale dei residui attivi pari a 175,7 mln nel 2022, a fronte dei 58,8 mln del 2021 e un aumento pari all'11 per cento delle disponibilità liquide che passano da 110,8 mln nel 2021 a 123,3 mln nel 2022.

Si registra, infine, una crescita, pari a euro 9.791 in valore assoluto, dei risconti attivi che passano da euro 2.384.793 nel 2021 ad euro 2.394.584 nel 2022.

Il totale del passivo ammonta a 268,4 mln nel 2022, in sensibile aumento rispetto all'esercizio finanziario 2021(142,7 mln). Tale crescita deriva, in particolare, dall'aumento del fondo contributi pubblici per la realizzazione di opere portuali, in attesa di essere utilizzati al completamento delle opere stesse, evidenziato nella voce "Ratei e risconti".

Il valore complessivo del patrimonio netto cresce del 13 per cento, in relazione agli avanzi portati a nuovo e all'avanzo dell'esercizio, passando da 49,6 mln nel 2021 a 56,1 mln nel 2022 (6,5 mln in valore assoluto).

Il "fondo per rischi ed oneri futuri" cresce, passando da euro 316.775 ad euro 373.874 (euro 57.099 in valore assoluto).

7.6 Il conto economico

Nella seguente tabella sono riportati i dati economici relativi all'esercizio 2022.

Tabella 32- Conto economico

	2021	2022	Var. ass.	Var.%
A) Valore della produzione				
Proventi e corrispettivi per la produzione della prestazione e/o servizi	2.179.092	2.437.308	258.216	12
Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio	12.255.110	15.919.446	3.664.336	30
Totale A	**14.434.202**	**18.356.754**	**3.922.552**	**27**
B) Costi della produzione				
Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	60.245	56.631	-3.614	-6
Per servizi	4.989.469	5.086.097	96.628	2
Per godimento beni di terzi	92.515	74.232	-18.283	-20
Per il personale	3.101.893	3.455.541	353.648	11
Ammortamenti e svalutazioni	975.167	579.278	-395.889	-41
Accantonamenti per rischi	0	0	0	0
Oneri diversi di gestione	2.419.613	1.735.505	-684.108	-28
Totale B	**11.638.902**	**11.044.383**	**-594.519**	**-5**
Differenza tra valori e costi della produzione (A-B)	**2.795.300**	**7.312.370**	**4.517.070**	**162**
C) Proventi e oneri finanziari				
Altri proventi finanziari	12.797	12.757	-40	0
Interessi e altri oneri finanziari	-664	-1.021,02	-357	54
Totale C	**12.133**	**11.736**	**-397**	**-3**
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie				
Rivalutazioni				
Svalutazioni				
Totale D				
Risultato economico prima delle imposte	**2.807.433**	**7.324.106**	**4.516.673**	**161**
F) Imposte dell'esercizio	222.858	806.505	583.647	262
Totale	**222.858**	**806.505**	**583.647**	**262**
Avanzo/disavanzo economico	**2.584.575**	**6.517.601**	**3.933.026**	**152**

Fonte: elaborazioni Corte dei conti su dati AdSP del MAC

Il "valore della produzione" comprende:

- proventi per prestazioni di servizi, pari ad euro 2.437.308 costituiti dagli introiti legati al traffico di passeggeri ed automezzi nel porto di Ancona;
- altri ricavi e proventi, pari euro 15.919.446 così composti:

a) canoni demaniali euro 5.449.345;
b) entrate tributarie (proventi da autorizzazioni, tassa di ancoraggio e tassa sulle merci) euro 7.558.808;
c) contributi in conto esercizio euro 743.735;
d) altri ricavi euro 2.104.130 (questa voce comprende un risarcimento assicurativo di euro 2.000.000, per l'evento incendiario verificatosi nel settembre 2020 presso il fabbricato demaniale nel porto di Ancona);
e) sopravvenienze attive euro 63.427.

Complessivamente il valore della produzione nel 2022 (18,4 mln) è aumentato del 27 per cento rispetto al 2021 (14,4 mln) ciò è dovuto, da un lato, alla crescita dei ricavi legati al traffico dei passeggeri ed automezzi nel porto di Ancona nonché all' aumento della tassa di ancoraggio, la tassa sulle merci sbarcate ed imbarcate e i proventi da autorizzazione per le operazioni portuali e, dall'altro, alla crescita dei contributi in conto esercizio, soprattutto per progetti comunitari. Inoltre, è stato registrato un risarcimento assicurativo, a titolo di parziale indennizzo per un incendio che nel settembre 2020 ha interessato un capannone industriale nel porto di Ancona di proprietà demaniale.

Di converso, le sopravvenienze attive sono diminuite passando da euro 517.120 del 2021 ad euro 63.427 nel 2022; tale significativa riduzione è dovuta all'eliminazione di residui passivi.

Anche per l'esercizio finanziario 2022, come per il 2021, sia le sopravvenienze attive che quelle passive hanno subito una marcata riduzione.

Al riguardo, l'Ente ha riferito che tale riduzione è dovuta, come detto in precedenza, ad una significativa eliminazione di residui attivi (per euro 88.235,25) e passivi (per euro 63.426,94), relativi ad una diversa contabilizzazione dei contributi pubblici per la realizzazione di opere portuali e per la manutenzione straordinaria.

L'Ente in nota integrativa ha affermato nella sezione dedicata ai contributi pubblici, anche per l'esercizio finanziario 2022, l'Ente ha scelto di utilizzare il metodo c.d. "diretto" per la contabilizzazione dei suddetti contributi. Negli esercizi precedenti al 2021, invece, il costo delle

opere coperto da contributi statali iscritto tra le immobilizzazioni veniva stornato contabilmente con una sopravvenienza passiva mentre l'utilizzo del contributo generava una sopravvenienza attiva di pari importo.

Le sopravvenienze attive, nel 2022, ammontano ad euro 63.427 e sono così dettagliate:

- euro 0,04 relativi a rettifiche contabili;
- euro 63.426,94 sono originati dalla eliminazione di residui passivi.

Le sopravvenienze passive, nel 2022, ammontano ad euro 115.191,49 e sono così dettagliate:

- euro 26.956,24 sono relativi a rettifiche di stime contabili;
- euro 88.235,25 riguardano l'eliminazione di residui attivi.

I proventi finanziari ammontano ad euro 12.757 e riguardano prevalentemente interessi attivi di mora.

Le imposte sul reddito, pari ad euro 806.505. Da segnalare che, a decorrere dall'esercizio 2022, le Autorità di Sistema Portuale sono divenute soggetti passivi Ires relativamente agli introiti derivanti dai canoni demaniali.

L'Irap viene calcolata su base retributiva ed è riferita alle competenze al personale, agli organi dell'Ente, al Nucleo di valutazione e varie.

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centrale, con sede in Ancona, comprende i porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona, dislocati su due Regioni, Marche ed Abruzzo.

Le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale dotati di autonomia amministrativa, organizzativa e regolamentare, di bilancio e finanziaria.

Gli organi delle AdSP, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 84 del 1994, sono il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica del Presidente e dei componenti degli altri organi è di quattro anni; essi possono essere riconfermati una sola volta; i componenti del Comitato di gestione decadono in caso di nomina di nuovo Presidente. Il Segretariato generale, composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa, non è vertice della struttura amministrativa.

Il Presidente è stato nominato il 15 marzo 2022.

Il Comitato di gestione è stato nominato il 28 aprile 2022 e la sua composizione è stata successivamente modificata il 30 maggio 2022, il 5 luglio 2022 e il 26 settembre 2023.

Il Collegio dei revisori è stato nominato il 28 ottobre 2021.

La nuova dotazione organica è stata da ultimo approvata con delibera del 20 luglio 2023 e prevede 86 unità in luogo delle 57 previste per il 2022.

La dotazione per il 2022 comprende 5 dirigenti incluso il Segretario generale, 12 quadri e 40 impiegati.

Le spese per il personale ammontano complessivamente nel 2022 ad euro 3.693.135**,** in aumento dell'8 per cento per cento rispetto al 2021 (euro 3.406.326). Gli emolumenti fissi per il personale aumentano del 6 per cento, passando da 1.701.301 euro nel 2021 a 1.809.940 nel 2022.

Con deliberazione del Comitato di gestione n. 36 del 27 settembre 2017 è stato adottato il "Regolamento per il reclutamento del personale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale", approvato dal Ministero vigilante con nota del 19 ottobre 2017, tuttora vigente.

Il Segretario generale, già nominato dal Comitato di gestione il 13 aprile 2017 per un quadriennio e prorogato con delibera del Comitato di gestione n.2/2021 è poi cessato dal servizio il 31 luglio 2021; le sue funzioni sono state assegnate al personale dirigenziale in

servizio sino alla nuova nomina da parte del Comitato di gestione con deliberazione n.25 del 13 luglio 2022.

Con deliberazione del Comitato di Gestione n.25 del 13 luglio 2022 è stato nominato il nuovo Segretario generale per il quadriennio decorrente dalla data di effettiva immissione in servizio.

Gli strumenti di pianificazione e programmazione delle AdSP (Documento di programmazione strategica di sistema - DPSS, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 106 del 16 aprile 2024), Piani regolatori portuali, Programma triennale delle opere pubbliche e Piano operativo triennale) si inseriscono nelle previsioni del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e del documento pluriennale di pianificazione (DPP). Il PGTL definisce obiettivi e strategie, delineando una visione di medio-lungo periodo (fino al 2030) del sistema della mobilità e della logistica nazionale, sulla base del quale saranno individuati i fabbisogni di infrastrutture attraverso strumenti quantitativi di valutazione della domanda di mobilità e del livello di effettivo utilizzo delle infrastrutture.

L'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP) che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità (cfr. art. 5, comma 1-*ter*, l. n. 84 del 1994).

Il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), secondo quanto previsto dall'art. 5, comma 1, della l. n. 84 cit. in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica, con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica: definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale; individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale.

Nell'esercizio 2022 il saldo finanziario di parte corrente aumenta del 108 per cento (euro 3.756.532 in valore assoluto), così come il saldo di parte capitale che migliora di un importo pari a euro 59.140.825 in valore assoluto; conseguentemente, la gestione finanziaria, nel 2022 chiude con un avanzo pari a 104,4 mln (41,5 mln nel 2021).

La consistenza di cassa iniziale si incrementa, rispetto al 2021, dell'8 per cento (7,8 mln in valore assoluto). Il totale delle riscossioni aumenta del 16 per cento (+4,2 mln); il totale dei pagamenti

decresce dell'2 per cento, passando da 19,3 mln nel 2021 a 18,9 mln nel 2022.

Il totale delle immobilizzazioni, pari a 20,3 mln nel 2021 e 23,1 milioni nel 2022, aumenta di 2,9 mln in valore assoluto.

Il totale dell'attivo circolante è pari a 299 mln nel 2022 (169,6 nel 2021, con una variazione assoluta pari a 129,4 mln).

Il patrimonio netto cresce del 13 per cento, in relazione agli avanzi portati a nuovo e all'avanzo dell'esercizio, passando da 49,6 mln nel 2021 a 56 mln (6,5 mln in valore assoluto).

In ordine alla gestione economica, complessivamente il valore della produzione nel 2022 è aumentato del 27 per cento rispetto all'esercizio precedente, passando da 14,4 mln nel 2021 a 18,4 mln). mentre i costi della produzione nel 2022 sono diminuiti del 5 per cento rispetto all'esercizio precedente, passando da 11,6 mln nel a 11 mln. La differenza fra valori e costi della produzione è di 7,4mln, aumentando così del 162 per cento (4,5 mln in valore assoluto) rispetto all'esercizio 2021 (2,8 mln).

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

