CORTE DEI CONTI - SEZ_CE - SEZENTI - 0003324 - Uscita - 19/08/2025 - 12:07

DOC XV, n. 438

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 Mare di Sicilia Occidentale, 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 19.08.2025 11:09:14 GMT+02:00

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

CORTE DEI CONTI

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

Camera dei Deputati ARRIVO 19 agosto 2025 Prot: 2025/0001415/TN - Doc. firmato digitalmente da: MANUELA ARRIGUCCI + 1

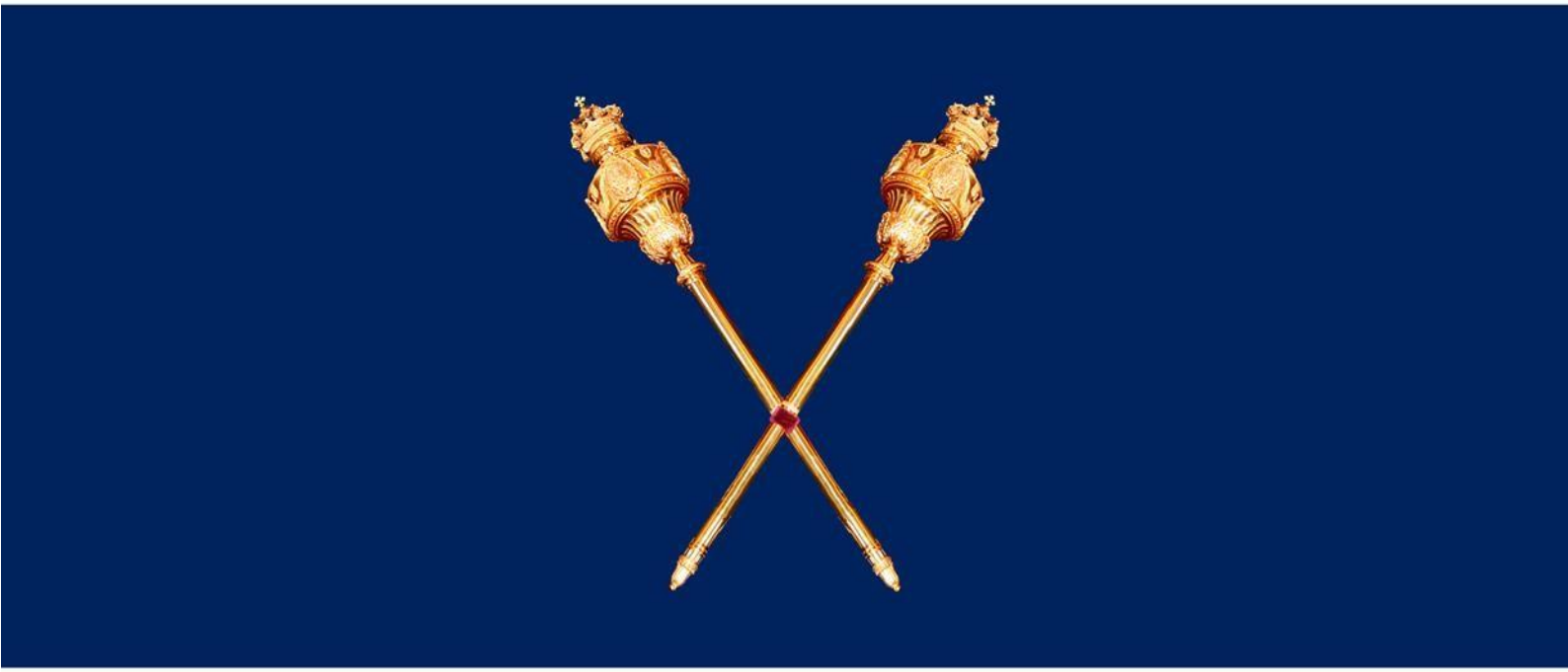
CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Determinazione del 24 luglio 2025, n. 108



CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Relatore: Primo Referendario Andrea Mazzieri

CORTE DEI CONTI

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati
la dott.ssa Francesca Silani

CORTE DEI CONTI

nell'adunanza del 24 luglio 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 ed integrazioni, che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali (ora Autorità di sistema portuale) al controllo della Corte dei conti;

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

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

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

esaminati gli atti;

udito il relatore, Primo Referendario Andrea Mazzieri, e sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale per l'esercizio 2022;

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

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale per l'esercizio 2022 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di controllo - e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ente per il menzionato esercizio.

RELATORE
Andrea Mazzieri
f.to digitalmente

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
f.to digitalmente

depositato in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
f.to digitalmente

INDICE

PREMESSA 1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO 2
2. ORGANI 8
3. PERSONALE 12
3.1 Assetto organizzativo 12
3.2 Pianta organica e consistenza del personale 13
3.3 Spesa per il personale 15
4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE DELLE OPERE PORTUALI 20
4.1 Documento di programmazione strategica di sistema 20
4.2 Piano operativo triennale 25
4.3 Programma triennale delle opere pubbliche 27
4.4 Interventi infrastrutturali finanziati dal PNRR e dal PNC 31
5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL SISTEMA PORTUALE 36
5.1 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo 36
5.2 Servizi di interesse generale 45
5.3 Traffico portuale 50
5.4 Attività negoziale 53
5.5 Contenzioso 56
6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE 58
6.1 Andamento generale della gestione 60
6.2 Rendiconto finanziario 61
6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui 66
6.4 Il conto economico 69
6.5 Lo stato patrimoniale 71
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 77

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Compensi agli organi e all'Oiv 10
Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale 13
Tabella 3 - Spesa per il personale in servizio (impegni) 15
Tabella 4 - Premi di produttività 18
Tabella 5 - Costo unitario medio del personale 18
Tabella 6 - Programma triennale opere pubbliche - Quadro risorse disponibili 28
Tabella 7 - Progetti PNRR-PNC (situazione al 30 giugno 2025) 34
Tabella 8 - Imprese autorizzate per le attività di cui all'art. 16 l. n. 84 del 1994 40
Tabella 9 - Concessioni per le attività di cui agli artt. 36 e 38 c.nav. 41
Tabella 10 - Concessioni di aree e banchine di cui all'art. 18 l. n. 84 del 1994 42
Tabella 11 - Canoni concessori per le attività di cui agli artt. 36 e 38 c.nav. 42
Tabella 12 - Incidenza canoni demaniali accertati e riscossi 44
Tabella 13 - Traffico portuale e relativo gettito 52
Tabella 14 - Procedure di affidamento e spesa per tipologia contrattuale 55
Tabella 15 - Principali risultati della gestione 61
Tabella 16 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza) 61
Tabella 17 - Rendiconto gestionale 63
Tabella 18 - Situazione amministrativa 67
Tabella 19 - Gestione dei residui 68
Tabella 20 - Conto economico 70
Tabella 21 - Stato patrimoniale 72

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della l. 21 marzo 1958, n. 259, il risultato del controllo eseguito, a norma dell'art. 2 della medesima legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2022 dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2021, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 95 del 13 giugno 2024, pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 278.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale (di seguito indicata anche come "*AdSP*") è un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale avente, tra i propri scopi istituzionali, il compito di indirizzare, programmare e coordinare le operazioni ed i servizi nell'ambito dei porti del sistema.

L'AdSP ha assorbito le funzioni della soppressa Autorità portuale di Palermo, costituita con la legge del 28 gennaio 1994, n. 84, nell'ambito del riassetto della legislazione in materia portuale.

L'attuale configurazione trova fondamento nel d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 ("*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lett. f), della legge 7 agosto 2015, n. 124*") e nel successivo d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 ("*Correttivo porti*"), che hanno significativamente modificato gli assetti organizzativi territoriali dei preesistenti 58 porti di rilevante interesse nazionale (prima distribuiti in 24 Autorità portuali) accorpandoli nelle attuali 16 Autorità di sistema portuale ([1]).

Con la sua costituzione, risalente al 28 giugno 2017, l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha aggiunto ai porti di Palermo e di Termini Imerese gli scali di Trapani e Porto Empedocle.

A far data dal 10 novembre 2021, l'ambito circoscrizionale è stato esteso ai porti Rifugio di Gela, Isola di Gela e Licata, per effetto dell'art. 4, c. 2, lett. b), d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con l. 9 novembre 2021, n. 156. Il protocollo d'intesa al riguardo stipulato tra l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale e la Regione siciliana in data 7 aprile 2022, prevedeva che l'amministrazione regionale conservasse la piena titolarità delle aree demaniali marittime nonché l'impegno dell'Autorità a mantenere i vigenti canoni concessori fino alla scadenza naturale delle concessioni in essere, salvo l'aggiornamento Istat, ed il formale passaggio di consegna delle aree suddette, con subentro dell'Autorità stessa nelle corrispondenti spese di manutenzione a partire dalla sottoscrizione del relativo verbale (avvenuta in data 25 maggio 2022).

Da ultimo, è stato aggiunto il porto di Sciacca, ai sensi dell'art. 9, c. 10, lett. a), d.l. 16 giugno 2022, n. 68, convertito con l. 5 agosto 2022, n. 108 ed il relativo passaggio di consegne è stato

([1]) Alle iniziali quindici AdSP si è aggiunta, successivamente, l'AdSP dello Stretto, istituita per effetto dell'art. 22-*bis* del d.l. 23 ottobre 2018, n. 119, convertito con modificazioni dalla l. 17 dicembre 2018, n. 136.

formalizzato con verbale del 10 dicembre 2024, in seguito alla stipula - in data 2 luglio 2024 - del protocollo d'intesa tra l'Autorità e l'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente della Regione Siciliana.

L'AdSP è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit) ed è dotata di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, finanziaria e di bilancio. Svolge la manutenzione delle parti comuni e dei fondali, sorveglia la fornitura dei servizi di interesse generale, amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e pianifica lo sviluppo del territorio portuale. Inoltre, coordina le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici in ambito portuale e promuove forme di raccordo con i sistemi logistici interportuali e retroportuali.

In ossequio al principio di separazione tra il ruolo operativo, affidato ai privati, ed il ruolo autoritativo di vigilanza e regolazione, affidato alle Autorità di sistema portuale, non è consentito all'AdSP esercitare, direttamente o tramite società partecipate, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse.

In linea con detto principio, l'art. 4-*bis* del citato d.l. n. 68 del 2022 convertito con l. n. 108 del 2022, introducendo all'art. 6 della l. n. 84 del 1994 i commi 9-*bis*, 9-*ter* e 9-*quater*, ha stabilito che i canoni percepiti dall'AdSP in relazione alle concessioni demaniali ed alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali, realizzando, di fatto, un provento derivante da un'attività economica connessa allo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali, sono soggetti all'imposta sul reddito delle società (Ires) prevista dall'art. 73, c. 1, lett. c), d.p.r. 22 dicembre 1986, n. 917 (Tuir).

Diversamente, l'attività autoritativa di prelievo delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, non costituisce attività commerciale e non è assoggettata all'Ires.

La novella, in vigore dal 1° gennaio 2022, fa salvi i comportamenti adottati anteriormente e mirava a risolvere il contenzioso insorto con la Commissione europea, che, con lettera del 15 novembre 2019, aveva aperto un'indagine formale nei confronti dell'Italia ([2]) conclusa con decisione del 4 dicembre 2020, n. 2021/1757, in base alla quale l'esenzione dall'imposta sul

([2]) Relativa al regime di aiuti SA.38399 2019/C (*ex* 2018/E).

reddito delle società a favore delle Autorità di sistema portuale costituisce un regime di aiuti incompatibile con le regole del libero mercato. La questione ha costituito oggetto di un ricorso cumulativo delle AdSP innanzi al Tribunale dell'Unione europea (Decima sezione ampliata) che ha annullato la decisione 2021/1757 della Commissione Ue, nella sola parte in cui essa qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica, respingendo le altre domande e confermando, pertanto, l'assoggettabilità delle AdSP all'imposta sulle società, fatta eccezione per i redditi generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'art. 16 della legge n. 84 del 1994.

In materia di concessioni di aree demaniali in ambito portuale destinate allo svolgimento delle operazioni portuali, è da segnalare, altresì, l'adozione del decreto Mit n. 202 del 28 dicembre 2022 - con il quale sono state uniformate le procedure ad evidenza pubblica, da seguire per il rilascio delle concessioni, al fine di rendere più competitivi i porti italiani e di eliminare (o, quantomeno, ridurre) i possibili elementi d'interferenza che alterano la concorrenza tra gli operatori che forniscono i servizi portuali - nonché delle linee guida relative all'applicazione dello stesso, approvate con decreto del Mit n. 110 del 21 aprile 2023.

Il regolamento costituisce attuazione dell'art. 18 della legge n. 84 del 1994, come novellato dall'art. 5 della legge 5 agosto 2022, n. 118, e definisce, in coerenza con gli obiettivi fissati nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), la disciplina relativa alla pubblicazione del bando o dell'avviso pubblico, i parametri di valutazione comparativa delle domande, i requisiti di ammissione, i criteri di determinazione dei canoni demaniali, la durata delle concessioni, i criteri di avvicendamento dei concessionari, le attività di verifica dei requisiti posseduti e le procedure di revoca e di decadenza.

L'art. 15, comma 1-*bis*, del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104 convertito dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136 ha, inoltre, individuato la base di calcolo per l'aggiornamento annuale dei canoni per le concessioni di aree e pertinenze demaniali marittime rilasciate dalle Autorità di sistema portuale - previsto dall'articolo 4 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494 - disponendo che lo stesso sia calcolato sulle misure unitarie individuate dal decreto del Ministro della marina mercantile del 19 luglio 1989, ovvero sulla componente fissa del canone di cui all'art. 5 del regolamento di cui al citato d.interm. n. 202 del 2022.

Con decreto direttoriale del Mit del 30 dicembre 2022 sono stati previsti l'incremento del 25,15 per cento sulla misura unitaria dei canoni determinati per il 2022 e la fissazione della misura minima del canone prevista dal comma 4 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito con legge 13 ottobre 2020, n. 126, nell'importo di euro 3.377,50 a decorrere dal 1° gennaio 2023. In seguito, il Tar Lazio - Sede di Roma ha disposto, con sentenza n. 13 del 2 gennaio 2025, l'annullamento del decreto direttoriale del Mit del 30 dicembre 2022.

Di rilievo strategico per la crescita del sistema portuale siciliano è l'istituzione, ai sensi dell'art. 4 d.l. 20 giugno 2017, n. 91, convertito dalla l. 3 agosto 2017, n. 123, della Zona economica speciale (Zes) della Sicilia Occidentale a regime amministrativo e fiscale agevolato, all'interno della quale sono compresi i porti del *network* dell'AdSP (ad eccezione del porto di Gela e di Sciacca) ed i corrispondenti spazi retroportuali nonché le connesse aree industriali. La Zes della Sicilia Occidentale, istituita con d.p.c.m. 22 luglio 2020 per la durata di 7 anni (prorogabili per altri 7), è qualificata come "*ente di diretta emanazione statale sostanzialmente incardinato all'interno dell'AdSP*" ed è preordinata all'individuazione ed alla valorizzazione dei nessi economico-funzionali tra infrastrutture portuali ed aree produttive.

Al riguardo, va evidenziato che il PNRR ha previsto una dotazione complessiva di 630 milioni per interventi infrastrutturali per lo sviluppo delle Zes nel periodo 2021-2026 (misura M5C3-11), di cui 56,8 milioni per la Zes della Sicilia Occidentale. Di questi, 39 milioni riguardano il porto di Termini Imerese (per la realizzazione di banchine e il recupero di aree destinate alla logistica) e 17,8 milioni afferiscono ai collegamenti di "*ultimo miglio*" del porto di Trapani e della relativa area industriale.

Con d.l. 19 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni dalla l. 13 novembre 2023, n. 162, è stata disposta l'istituzione, a far data dal 1° gennaio 2024 della Zona economica speciale per il Mezzogiorno (Zes unica) la quale ricomprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna (art. 9) sostituendo le 8 zone economiche speciali in precedenza istituite.

Il Piano strategico della Zes unica (art. 11) ha durata triennale e definisce - anche in coerenza con il PNRR e con le programmazioni nazionali e regionali dei fondi strutturali europei nonché nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale - la politica di sviluppo della Zona economica speciale unica, individuando, anche in modo differenziato per le regioni che ne

fanno parte, i settori da promuovere e quelli da rafforzare, gli investimenti e gli interventi prioritari per lo sviluppo della stessa e le modalità di attuazione.

Le modifiche introdotte all'art. 5 della l. n. 84 del 1994 dal d.l. n. 121 del 2021 convertito con l. n. 156 del 2021 in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali hanno comportato una semplificazione dell'attività programmatoria delle AdSP volta a definire l'assetto complessivo e la destinazione d'uso delle aree portuali, mediante l'eliminazione del Piano regolatore di sistema portuale, inizialmente concepito come unitario strumento di sintesi delle linee strategiche di sviluppo di tutti i porti del sistema, per demandare al solo Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) il compito di individuare, per ciascun porto, gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario.

Inoltre, in una prospettiva di semplificazione ed integrazione degli adempimenti programmatori a carico degli enti, l'art. 6 del d.l. 9 giugno 2021, n. 80 ("*Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia*") convertito con modificazioni dalla l. 6 agosto 2021, n. 113, ha introdotto un documento unico di programmazione - ovverosia il Piano integrato di attività e di organizzazione (Piao) - volto ad assorbire, tra gli altri, il piano triennale dei fabbisogni, il piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza, il piano della *performance*, il piano organizzativo del lavoro agile e quello della parità di genere.

Il Piano integrato di attività e di organizzazione, anch'esso di durata triennale e da aggiornare annualmente, deve essere adottato, in sede di prima applicazione, entro il 30 giugno 2022 e, successivamente, entro il 31 gennaio di ogni anno.

Il regolamento che definisce i contenuti e lo schema tipo del Piao è stato adottato con decreto del Ministro per la pubblica amministrazione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 30 giugno 2022, n. 132 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 209 in data 7 settembre 2022.

Con deliberazione del Comitato di gestione n. 19 in data 29 aprile 2022, l'AdSP ha adottato il Piano per il triennio 2022-2024, aggiornato per il triennio 2023-2025 giusta deliberazione del Comitato di gestione n. 1 del 31 gennaio 2023 e, per il successivo triennio 2024-2026, con

deliberazione del Comitato di gestione n. 1 del 2 febbraio 2024. Il Piao per il triennio 2025-2027 è stato approvato con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 27 febbraio 2025.

L'art. 10, comma 3-*septies*, del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228 convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15 ha previsto che, a decorrere dall'anno 2022, le Autorità di sistema portuale destinino, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, una quota pari all'1 per cento delle entrate proprie derivanti dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate di cui all'art. 13, comma 1, lett. c), della legge n. 84 del 1994 al finanziamento - nel limite delle eventuali risorse complessivamente affluite sul fondo di cui al comma 3-*octies* del medesimo articolo - di misure di incentivazione al pensionamento anticipato per i lavoratori dipendenti da imprese titolari di autorizzazioni o di concessioni ai sensi degli artt. 16 e 18 della medesima legge n. 84 del 1994 o da *terminal* portuali, asserviti allo sbarco e imbarco di persone, titolari di concessioni ai sensi dell'art. 36 del codice della navigazione nonché per i dipendenti delle medesime Autorità di sistema portuale, che applichino il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti.

2. ORGANI

Gli organi dell'AdSP, ai sensi dell'art. 7 della l. n. 84 del 1994, sono: il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti.

La loro durata in carica è stabilita in quattro anni e possono essere confermati nell'incarico una sola volta.

Il Presidente, nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con decreto n. 342 del 28 giugno 2017, d'intesa con il Presidente della Regione Siciliana, è stato confermato alla scadenza del mandato quadriennale con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims) n. 282 del 13 luglio 2021.

È organo di indirizzo politico-amministrativo, titolare dei poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione indicati dall'art. 8, c. 3, della l. n. 84 del 1994 ed a lui spetta la gestione delle risorse finanziarie in attuazione del Piano operativo triennale (Pot) di cui all'art. 9, c. 5, lett. b).

Considerato che l'incarico è giunto a conclusione in ragione del decorso del quadriennio - salva l'applicazione del regime di *prorogatio* di 45 giorni previsto dal decreto-legge 16 maggio 1994, n. 293 convertito con legge 15 luglio 1994, n. 444 - la Sezione sottolinea l'importanza di un tempestivo rinnovo della carica al fine di garantire la regolare funzionalità dell'ente.

Gli emolumenti attribuiti al Presidente sono determinati con decreto ministeriale 16 dicembre 2016, n. 456 nel limite massimo di euro 230.000, di cui euro 170.000 per la parte fissa ed euro 60.000 per la parte variabile.

Per quanto attiene alla corresponsione della parte variabile dell'emolumento, si osserva che il Ministero vigilante ha attestato - con nota del 19 aprile 2023 - il raggiungimento degli obiettivi istituzionali assegnati al Presidente dell'AdSP per l'anno 2022.

Il Comitato di gestione - organo deputato all'adozione di tutti i principali atti di programmazione e gestione indicati dall'art. 9, c. 5, della l. n. 84 del 1994 - è composto dal Presidente dell'AdSP e da altri quattro componenti in rappresentanza rispettivamente della Regione Siciliana, della Città metropolitana di Palermo, del Comune di Trapani e dell'autorità marittima competente.

Il Comitato di gestione in carica nell'esercizio 2022 è stato nominato con decreto presidenziale n. 291 del 21 settembre 2021 e la composizione dello stesso è stata modificata con i decreti

presidenziali n. 57 del 22 febbraio 2023, n. 317 del 15 settembre 2023 e n. 187 dell'11 giugno 2025.

Nel caso in cui siano affrontate questioni relative ai singoli porti rientranti nell'AdSP, possono partecipare alle sedute di tale organo i Comandanti della Capitaneria di porto di Trapani e di Porto Empedocle nonché i Comandanti dell'Ufficio circondariale marittimo di Termini Imerese, Gela, Licata e Sciacca.

Ai componenti del Comitato di gestione è stato riconosciuto, con delibera n. 2 del 26 settembre 2017, un gettone di presenza di euro 30 lordi a seduta, pari alla misura massima stabilita dal citato d.m. n. 456 del 2016.

Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Mit tra gli iscritti all'albo dei revisori legali dei conti o tra persone in possesso di specifica professionalità nella revisione contabile. Il Presidente e un membro supplente sono nominati su designazione del Ministro dell'economia e delle finanze (Mef).

Il Collegio dei revisori in carica nell'esercizio in esame è stato nominato con decreto Mims n. 426 del 28 ottobre 2021.

Il relativo compenso, non essendo stato emanato il decreto interministeriale di cui all'art. 11, c. 2, della l. n. 84 del 1994 (come modificato dal d.lgs. n. 169 del 2016) è stato determinato secondo le modalità indicate dal Mit con note del 30 novembre 2017 e del 19 ottobre 2018, nella misura di euro 18.400 per l'indennità di carica del Presidente, euro 13.800 per i componenti effettivi ed euro 2.300 per i componenti supplenti ([3]).

L'organo di revisione assiste alle riunioni del Comitato di gestione con almeno uno dei suoi componenti, provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili, redige le relazioni di propria competenza - ed in particolare una relazione sul conto consuntivo - e riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'andamento della gestione.

Per quanto attiene al controllo del sistema di valutazione della *performance* amministrativa e della trasparenza e integrità dei controlli, con decreto presidenziale n. 142 del 29 novembre

([3]) Considerato il lasso temporale intercorso e l'intervenuto d.p.c.m. 23 agosto 2022, n. 143 ("*Regolamento in attuazione dell'articolo 1, comma 596, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 in materia di compensi, gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai componenti gli organi di amministrazione e di controllo, ordinari e straordinari, degli enti pubblici*"), l'emanazione di tale provvedimento appare non più procrastinabile.

2017 è stato costituito l'Organismo indipendente di valutazione (Oiv) per il triennio 2018-2020, composto da tre membri. Il successivo Oiv per il triennio 2021-2023 è stato nominato con decreto presidenziale n. 45 del 15 febbraio 2021 - recante l'attribuzione di un compenso pari ad euro 6.000 lordi per ciascun componente oltre alla previsione del rimborso di spese documentate spese di trasferta fino ad un massimo di euro 4.000 per quelli non residenti a Palermo - e la composizione di tale organismo è stata modificata con decreto presidenziale n. 124 del 7 aprile 2023. L'Oiv in carica per il triennio 16 febbraio 2024-16 febbraio 2027 è stato nominato con decreto presidenziale n. 471 del 18 dicembre 2023.

Il costo per i compensi ed i rimborsi spese dell'Oiv per l'anno 2022 è pari a complessivi euro 24.570 (a fronte di un costo di euro 25.427 sostenuto nel 2021).

Nella tabella che segue sono riportati i costi sostenuti nell'esercizio in esame per le indennità di carica e i rimborsi spese spettanti agli organi ed organismi di amministrazione e di controllo nonché all'Oiv, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Nel complesso, l'ammontare di tali costi è rimasto pressoché invariato.

Tabella 1 - Compensi agli organi e all'Oiv

		2021	2022	Var. % 2022/2021
Presidente	Indennità di carica (*)	230.000	230.000	0
	Rimborso spese	32.979	39.471	19,68
Comitato di gestione	Gettoni di presenza	1.905	234	-87,72
	Rimborso spese	146	303	107,53
Collegio dei revisori	Indennità di carica	48.781	50.600	3,73
	Rimborso spese	1.838	5.781	214,53
Totale organi		**315.649**	**326.389**	**3,4**
Oiv	Indennità di carica	19.613	19.613	0
	Rimborso spese	5.814	4.957	-14,74
Oneri riflessi	Presidente	16.489	16.802	1,9
Totale costi		**357.565**	**367.761**	**2,8**

(*) L'importo è comprensivo della parte variabile del compenso, pari ad euro 60.000.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto generale 2022 e su dati AdSP

A supporto dei processi decisionali del Comitato di gestione è istituito, ai sensi dell'art. 11-*bis* della legge n. 84 del 1994, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, organo collegiale rappresentativo con funzioni consultive, i cui orientamenti in ordine all'assetto e allo sviluppo del sistema portuale possono essere disattesi dal Comitato di gestione solo previa adeguata motivazione. L'Organismo svolge funzioni di confronto partenariale ascendente (fase di

programmazione) e discendente (fase di attuazione), nonché funzioni consultive di partenariato economico-sociale, in particolare in ordine:

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

In forza di quanto previsto dalla disposizione da ultimo richiamata, l'Organismo di partenariato è composto dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, dal comandante del porto ovvero dei porti, già sedi di autorità portuale, facenti parte del sistema portuale dell'AdSP e da altri componenti designati dalle associazioni di categoria in rappresentanza delle imprese portuali e degli altri operatori del settore.

La composizione del predetto Organismo, costituito con decreto presidenziale n. 62 del 13 settembre 2017, è stata rideterminata con i decreti presidenziali n. 413 del 26 ottobre 2018, n. 479 del 10 dicembre 2018, n. 365 del 24 maggio 2019, n. 309 del 13 ottobre 2021, n. 167 del 18 maggio 2023, n. 387 dell'8 novembre 2023 e n. 41 del 1° febbraio 2024.

Nell'esercizio 2022 si sono tenute n. 10 sedute del Comitato di gestione e n. 4 sedute dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, inoltre si sono tenute n. 9 riunioni del Collegio dei revisori.

3. PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative l'AdSP si avvale di un Segretariato generale, composto dal Segretario generale e da una Segreteria tecnico-operativa.

L'organigramma dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale prevede un'articolazione in aree, servizi ed uffici, taluni dei quali dipendono direttamente dal Presidente (area monitoraggio, controllo, trasparenza ed anticorruzione, ufficio politiche comunitarie, *project management* e *blending finanziario*, *staff* di Presidenza, promozione e comunicazione nonché servizio affari legali) mentre altri dipendono dal Segretario generale, che sovraintende alle quattro principali aree funzionali in cui è suddivisa l'attività istituzionale dell'ente (area demanio e beni patrimoniali; area finanziaria; area operativa e sicurezza nonché area tecnica) ed inoltre al servizio affari generali, risorse umane, formazione, all'ufficio informatica, innovazione tecnologica e digitalizzazione ed all'ufficio gare, appalti e contratti, alla direzione tecnica ed al coordinamento degli scali di Trapani, Porto Empedocle, Gela, Licata e Sciacca.

Al vertice della struttura è posto il Segretario generale, nominato, a far data dal 1° settembre 2018, dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente, con delibera n. 8 del 31 luglio 2018 tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore e assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile una sola volta.

Il rapporto di lavoro del Segretario generale ha avuto decorrenza dal 10 dicembre 2018 ed il suo termine - originariamente fissato al 31 agosto 2021 - è stato prorogato sino al 9 dicembre 2022 giusta delibera del Comitato di gestione n. 2 del 26 febbraio 2019.

Con delibera del Comitato di gestione n. 30 dell'8 settembre 2022, l'ente ha provveduto alla nomina di un nuovo Segretario generale per il quadriennio 2022-2026 ed allo stesso è stato attribuito il trattamento economico annuo lordo di euro 160.000, quale parte fissa e di euro 35.000, quale parte variabile legata al raggiungimento di obiettivi assegnati all'inizio di ogni anno dal Presidente e vagliati dallo stesso e dall'Organismo indipendente di valutazione della *performance* agli esiti del monitoraggio.

Il compenso variabile del precedente Segretario generale era pari, invece, ad euro 45.000, con decorrenza dall'anno 2020.

3.2 Pianta organica e consistenza del personale

La pianta organica dell'AdSP definita con delibera del Comitato di gestione n. 13 del 18 dicembre 2017 - approvata e resa esecutiva dal Ministero vigilante con nota n. 2968 del 2 febbraio 2018 - prevedeva, per la Segreteria tecnico-operativa, una dotazione di n. 75 unità di personale, oltre il Segretario generale, elevata a n. 81 unità giusta delibera del Comitato di gestione n. 7 del 20 giugno 2019 approvata dal Mit in data 19 settembre 2019.

L'attuale assetto organizzativo dell'ente si basa sulla pianta organica della Segreteria tecnico-operativa, approvata con delibera del Comitato di gestione n. 29 dell'8 settembre 2022 - e resa esecutiva dal Mims con nota del 6 ottobre 2022 - recante la previsione dell'ulteriore incremento della dotazione organica fino a n. 96 unità, oltre al Segretario generale, in ragione delle nuove esigenze derivanti dall'estensione della competenza dell'AdSP ad ulteriori due scali rispetto ai quattro già in essere nonché dalla gestione delle numerose opere di infrastrutturazione avviate nei porti del *network* e di quelle in corso di finanziamento e di progettazione.

La seguente tabella evidenzia l'evoluzione della dotazione organica e della consistenza del personale in servizio (escluso il Segretario generale) al termine del 2022, posta a raffronto con i due esercizi precedenti.

Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale

Categorie	Organico			Personale		
	Del. n. 13 del 18 dicembre 2017	Del. n. 7 del 20 giugno 2019	Del. n. 29 dell'8 settembre 2022	Personale al 31.12.2020	Personale al 31.12.2021	Personale al 31.12.2022
Dirigenti	5	6	6	4	4	4
Quadri	15	16	18	13	12	14
Impiegati	55	59	72	53	54	49
TOTALI	**75**	**81**	**96**	**70**	**70**	**67**

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

La consistenza numerica del personale in servizio al 31 dicembre 2022 era pari a n. 67 unità oltre il Segretario generale.

Il Piano triennale del fabbisogno di personale (Ptfp) per il triennio 2020-2022 è stato approvato con decreto presidenziale n. 226 del 21 febbraio 2020 ed aggiornato con decreto n. 747 del 18 dicembre 2020 per il triennio 2021-2023.

Il Ptfp per il triennio 2022-2024 è, invece, incluso nel Piao approvato con deliberazione del Comitato di gestione n. 19 in data 29 aprile 2022, così come quello per il triennio 2023-2025 fa parte del Piao approvato con deliberazione del Comitato di gestione n. 1 del 31 gennaio 2023, quello per il triennio 2024-2026 rientra nel Piao approvato con deliberazione del Comitato di gestione n. 1 del 2 febbraio 2024 e quello per il triennio 2025-2027 fa parte del Piao approvato con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 27 febbraio 2025.

Nello specifico, il Piano triennale del fabbisogno di personale per il triennio 2022-2024 prevedeva, nell'esercizio in esame, che il personale in servizio raggiungesse le n. 82 unità, compreso il Segretario generale.

Risultato, quest'ultimo, non conseguito, atteso che il quadro relativo alla consistenza del personale al termine del 2022 denota una riduzione del numero dei lavoratori rispetto all'anno precedente.

Nel corso del 2022 sono cessati dal servizio n. 4 dipendenti - di cui due dirigenti, un funzionario ed un impiegato - ed è stata effettuata un'assunzione; inoltre, l'AdSP ha avviato diverse procedure concorsuali (nelle more delle quali si si è proceduto all'assunzione temporanea di n. 4 dipendenti con ricorso al lavoro in somministrazione a seguito di gara pubblica), alcune delle quali si sono concluse nel corso del 2023, anno in cui l'ente ha altresì effettuato delle assunzioni mediante lo scorrimento di graduatorie e l'avvio di nuove procedure, raggiungendo un totale di n. 80 dipendenti oltre al Segretario generale.

Con delibere del Comitato di gestione n. 2 del 27 marzo 2018 e n. 10 del 26 aprile 2023, l'AdSP ha approvato, rispettivamente, il regolamento per le assunzioni e le progressioni di carriera ed il regolamento per gli incarichi extra-istituzionali del personale.

Con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 29 settembre 2021, l'AdSP ha inteso modificare il predetto regolamento per le assunzioni del personale senza seguire il prescritto *iter* di approvazione da parte del Ministero vigilante.

Sul punto, il Mims ha invitato l'ente ad annullare il provvedimento irritualmente adottato, osservando, nel merito, che la copertura dei posti di livello dirigenziale non può essere

effettuata a mezzo di progressioni interne, ma solo con procedure di selezione pubblica a cui devono poter partecipare anche gli esterni all'amministrazione, non potendo le disposizioni del Ccnl disapplicare i principi generali dell'ordinamento in materia.
Con delibera n. 13 del 20 dicembre 2021, l'AdSP si è conformata alle predette indicazioni ed il Mims ha approvato il regolamento, come modificato, con nota del 22 marzo 2022.

3.3 Spesa per il personale

Il personale dell'AdSP è inquadrato nel Ccnl dei lavoratori dei porti, sottoscritto in data 15 dicembre 2015, con effetto dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2018, e rinnovato, per la parte economica, in data 30 aprile 2021. Il Comitato di gestione ha recepito il Ccnl dei lavoratori dei porti per il triennio 2024-2026 mediante delibera n. 20 del 19 dicembre 2024.
Al personale dirigente si applica il Ccnl per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, rinnovato per il periodo 1° gennaio 2019-31 dicembre 2023. Si segnala, in merito, che il nuovo contratto collettivo nazionale del personale dirigente per il triennio 2025-2027 è stato sottoscritto da Confindustria e Federmanager in data 13 novembre 2024.
Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente sostenuta per il personale nel 2022, incluso il Segretario generale, con l'evidenza delle variazioni di ciascuna voce rispetto a quella dell'esercizio precedente.

Tabella 3 - Spesa per il personale in servizio (impegni)

	2021	2022	Var. %
Emolumenti e rimborsi spese al Segretario generale	208.156	213.962	2,79
Emolumenti fissi al personale dipendente	2.946.999	3.001.476	1,85
Emolumenti variabili al personale dipendente	108.021	89.649	-17
Indennità e rimborso spese di missioni	2.610	5.857	124,40
Altri oneri per il personale	156.286	234.330	49,94
Spese per l'organizzazione di corsi	26.735	33.842	26,58
Oneri previdenziali, assist. e fiscali a carico dell'ente	1.860.118	1.774.923	-4,58
Oneri della contrattazione decentrata	1.610.476	1.823.127	13,20
Totale	**6.919.401**	**7.177.165**	**3,72**

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati di rendiconto generale 2021 e 2022

Nell'esercizio in esame, la spesa complessiva per il personale in attività di servizio - comprensiva degli oneri previdenziali ed assistenziali relativi alla Segreteria tecnico-operativa nonché dell'Irap ed al netto dell'accantonamento al fondo di Tfr non rilevato in contabilità

finanziaria - è pari ad euro 7.177.165 (+3,72 per cento rispetto al 2021 in cui era pari ad euro 6.919.401) e rappresenta il 34,80 per cento della spesa corrente (euro 20.625.890).

L'onere di euro 535.993 relativo all'accantonamento al fondo di Tfr - non rilevato, come detto, in contabilità finanziaria - risulta dal conto economico e, nell'esercizio precedente, era pari ad euro 348.484.

Pertanto, il costo del personale è complessivamente pari ad euro 7.713.158 (euro 7.177.165 + euro 535.993).

L'incremento di spesa ha interessato, in particolare, le voci di bilancio relative agli emolumenti fissi (+1,85 per cento), alle indennità e rimborso spese per missioni (+124,40 per cento), alla contrattazione decentrata (+13,20 per cento) ed agli altri oneri per il personale (+49,94 per cento) nonché alle spese per la formazione del personale stesso (+26,58 per cento).

In riferimento alla corresponsione di compensi all'ufficiale rogante, la Sezione invita i Ministeri vigilanti nonché gli organi di controllo interno, ed in primo luogo il Collegio dei revisori, a verificare la compatibilità del riconoscimento di tali emolumenti con il principio di omnicomprensività della remunerazione del pubblico dipendente.

Gli oneri della contrattazione decentrata ammontano ad euro 1.823.127 (a fronte di euro 1.610.476 nel 2021) e rappresentano il 23,64 per cento del costo lordo complessivo (euro 7.713.158).

L'accordo di secondo livello, sottoscritto nel luglio 2021 e recepito con delibera del Comitato di gestione n. 10 del 20 luglio 2021, ha avuto decorrenza dal trimestre ottobre-dicembre 2021 e l'aumento nel 2022 ammonta ad euro 373.600, oltre agli oneri riflessi a carico dell'ente.

Il nuovo accordo per la contrattazione decentrata 2024-2027 è stato recepito dal Comitato di gestione con delibera n. 10 del 23 aprile 2025 e si è in attesa dell'approvazione del Mit.

Gli oneri previdenziali e fiscali a carico dell'ente pari ad euro 1.774.923 (a fronte di euro 1.860.118 del 2021) rappresentano il 23 per cento del costo complessivo sostenuto per il personale in servizio (euro 7.713.158).

Per quanto attiene alle modalità di erogazione del premio di produttività, legato al raggiungimento degli obiettivi assegnati al personale, il piano della *performance* 2022-2024 e le allegate schede con gli obiettivi assegnati al Segretario generale, ai dirigenti ed ai funzionari

apicali costituiscono parte del Piao per il medesimo triennio approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 19 in data 29 aprile 2022.

La relazione sulla *performance* per l'anno 2022 - approvata con decreto presidenziale n. 154 del 3 maggio 2023 ed oggetto di successiva integrazione giusta decreto presidenziale n. 164 del 18 maggio 2023 - illustra il grado di raggiungimento degli obiettivi nell'esercizio in esame ed è stata validata dall'Oiv, con osservazioni, in data 18 maggio 2023 ([4]).

Al riguardo, va evidenziato che nel 2021 l'AdSP era ancora dotata di un sistema di misurazione e valutazione della *performance* a carattere sperimentale, approvato con delibera del Comitato di gestione n. 7 del 20 aprile 2018, successivamente rielaborato ed aggiornato con delibera n. 1 del 5 marzo 2020, finalizzata all'ampliamento dei soggetti partecipanti alla valutazione della *performance* dei dipendenti, in conformità alle indicazioni emanate in argomento dal Dipartimento della funzione pubblica con le linee guida n. 4 del novembre 2019 e n. 5 del dicembre 2019.

Con delibera n. 16 del 20 gennaio 2022, il Comitato di gestione ha proceduto ad una ulteriore revisione del sistema di valutazione, che ha portato alla introduzione di una maggiore gradualità della valutazione, espressa in termini percentuali rispetto al grado di raggiungimento degli obiettivi, ciò al fine di attribuire un più ampio margine di discrezionalità al soggetto valutatore.

Con delibere n. 15 del 29 maggio 2023, n. 4 del 29 febbraio 2024 e n. 2 del 27 febbraio 2025 il Comitato di gestione ha approvato gli aggiornamenti del sistema di valutazione della *performance,* rispettivamente, per l'anno 2023, per l'anno 2024 e per l'anno 2025, in relazione ai quali l'Oiv ha espresso parere favorevole.

Anche in quest'ultima versione è rimasta ferma la valutazione in percentuale (5 per cento) dei comportamenti organizzativi da parte degli *stakeholders*.

Nei testi approvati, l'Autorità ha assicurato che il sistema di valutazione è strutturato in modo da rappresentare il livello di *performance* atteso e quello effettivamente realizzato, consentendo di cogliere le cause degli scostamenti delle *performance* organizzative ed individuali e le conseguenti responsabilità dei diversi attori coinvolti.

([4]) Nello specifico, l'Oiv ha rappresentato le necessità che le successive relazioni sulla *performance* evidenzino specificamente gli eventuali scostamenti riscontrati tra risultati programmati e risultati effettivamente conseguiti e rechino l'indicazione dell'eventuale motivazione in caso di irraggiungibilità.

La tabella che segue evidenzia i premi di produttività spettanti al personale nel 2022, raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 4 - Premi di produttività

	PREMI 2021 (pagati nel 2022)			PREMI 2022 (pagati nel 2023)			
Qualifica	**Unità in servizio**	**Premio unitario medio**	**Importo totale**	**Unità in servizio**	**Premio unitario medio**	**Importo totale**	**Scostamento**
Impiegati	54	7.844	423.559	47	8.100	380.699	-42.860
Quadri	12	17.928	215.133	18	16.513	297.243	82.110
Dirigenti	4	38.810	155.241	6	26.918	161.509	6.268
Totale	**70**		**793.933**	**71**		**839.451**	**45.518**
Segretario generale	1	45.000	45.000	2	Uscente 42.375 Entrante 1.944	44.319	-681
Totale generale	**71**		**838.933**	**73**		**883.770**	**44.837**

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

La tabella che segue evidenzia i valori del costo unitario medio del personale per l'esercizio 2022, posti a raffronto con quello del 2021, quali risultanti dal bilancio dell'ente per l'esercizio 2022.

Tabella 5 - Costo unitario medio del personale

(migliaia di euro)

2021			2022		
Costo globale	**Unità in servizio**	**Costo medio unitario**	**Costo globale**	**Unità in servizio**	**Costo medio unitario**
7.267	70	103,81	7.713	67	115,12

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto generale 2022

Al complessivo incremento dei costi per il personale corrisponde l'aumento del costo medio unitario, passato da euro 103,81 migliaia del 2021 ad euro 115,12 migliaia nel 2022 (+10,89 per cento).

In riferimento alla metodologia di calcolo del costo medio, si osserva che l'importo globale preso a riferimento per l'anno 2022 (7,713 milioni) include le retribuzioni del Segretario generale e della Segreteria tecnico-operativa nonché l'accantonamento al fondo di Tfr ed il fondo di previdenza integrativa, sicché il costo medio andrebbe calcolato dividendo l'anzidetto ammontare per 68 unità, dovendosi tener conto del Segretario generale sebbene lo

stesso vanti una posizione distinta dalle 67 unità di personale in forza all'ente al 31 dicembre 2022 (il che determinerebbe un valore medio pari a 113,42 migliaia di euro).

Al riguardo, si rinnova l'invito all'ente ed al Collegio dei revisori dei conti ad effettuare degli approfondimenti per accertare le ragioni che giustificano un così elevato costo medio del personale.

Non risultano conferiti, nell'esercizio in esame, incarichi di studio o di consulenza a soggetti estranei all'amministrazione.

Il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (Ptpct) per il triennio 2022-2024 è parte del Piao approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 19 del 29 aprile 2022.

Il Responsabile della prevenzione, della corruzione e della trasparenza (Rpct) è stato nominato nella persona del Segretario generale in carica, con decreto presidenziale n. 484 del 10 dicembre 2018.

Con decreto presidenziale n. 306 del 26 ottobre 2022, è stato conferito - per un triennio decorrente dal 27 ottobre 2022 - l'incarico di Rpct al Dirigente dell'Area monitoraggio e controllo ed è stato altresì disposto lo spostamento dell'Ufficio Anticorruzione e Trasparenza all'Interno dell'Area Monitoraggio, Controllo, Anticorruzione e Trasparenza.

Con decreto presidenziale n. 458 del 6 dicembre 2023 è stata approvata la "*Procedura per la segnalazione di condotte illecite (WHISTLEBLOWING) e disciplina della tutela delle persone che segnalano illeciti (WHISTLEBLOWERS)*" ed è stato conferito mandato al Rpct di procedere ad aggiornare, in conseguenza dell'adozione della citata procedura, il codice di comportamento dell'AdSP nella parte relativa alla tutela del dipendente che segnala illeciti.

Nella sezione "*Amministrazione trasparente*" del sito *internet* dell'AdSP è pubblicata la relazione del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza per l'anno 2022.

Nella medesima sezione sono pubblicati i referti della Corte dei conti sugli esercizi finanziari dal 2016 al 2021.

4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE DELLE OPERE PORTUALI

L'attività programmatoria dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ruota intorno a quattro atti di indirizzo fondamentali, previsti dalla l. n. 84 del 1994, come modificata dal richiamato d.l. n. 121 del 2021 convertito con l. n. 156 del 2021:

- il Documento di programmazione strategica di sistema, strumento di raccordo sistematico (in luogo del non più previsto Piano regolatore di sistema portuale) volto a delimitare gli ambiti portuali e a definire l'assetto complessivo e la destinazione d'uso delle aree del porto;
- il Piano regolatore portuale (Prp), strumento attuativo della pianificazione delle aree portuali e retroportuali delimitate dal Dpss, con la funzione di specificare le caratteristiche e la destinazione funzionale delle stesse, nonché i beni sottoposti a vincolo preordinato all'esproprio;
- il Piano operativo triennale, che, sulla base del Dpss, individua le linee di sviluppo delle attività portuali e logistiche e gli strumenti per attuarle;
- il Programma triennale delle opere (Pto), che indica, ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, tempi e risorse destinate ai lavori da eseguire.

4.1 Documento di programmazione strategica di sistema

La programmazione del sistema portuale assume come base di riferimento il Documento di programmazione strategica di sistema, che deve essere predisposto in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica, con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali.
Al Dpss è demandato il compito di definire gli obiettivi di sviluppo del sistema portuale, perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali, retro-portuali e di interazione porto-città e individuare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio (di tipo viario e ferroviario) con i singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano.
Per favorire l'integrazione dei distinti piani regolatori portuali in una effettiva pianificazione

di sistema, l'art. 5 della l. n. 84 del 1994, come novellato dalla l. n. 156 del 2021, ha concepito il Dpss come strumento di condivisione, tra AdSP, comuni e regione interessata, degli elementi essenziali per lo sviluppo del territorio (quali obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali), ciò al fine di creare le condizioni per favorire l'armonico assetto infrastrutturale dei porti del sistema ed il loro miglior uso, in vista di un ampiamento dei traffici portuali.

Ai piani regolatori dei singoli porti è demandato, poi, il compito di entrare nel merito delle scelte tecniche e di tradurre i principi condivisi nel Dpss in articolati tecnici ed elaborati grafici.

Il Dpss - formalmente adottato dal Comitato di gestione con delibera n. 12 del 20 dicembre 2021 - ha ottenuto il parere dei Comuni territorialmente interessati e quello della Regione Siciliana con deliberazione n. 251 del 17 maggio 2022, ed è stato approvato dal Ministero dei trasporti con d.m. 22 dicembre 2022, n. 405.

Le strategie adottate dal Dpss in tema di infrastrutture attengono:

- al potenziamento delle dinamiche commerciali, da conseguire attraverso il completamento dei moli e delle banchine, il ripristino dei fondali e una migliore distribuzione degli spazi e dell'edilizia da asservire;
- all'incremento del traffico crocieristico, da favorire attraverso la realizzazione di *terminal* dedicati e il potenziamento dei servizi di qualità;
- al miglioramento del rapporto città-porto, con progetti di qualità urbana intesi alla integrazione degli spazi urbano-portuali con la città;
- al potenziamento della cantieristica, da conseguire attraverso l'efficientamento delle attività industriali con banchine dedicate e un bacino di carenaggio nel porto di Palermo;
- all'ammodernamento delle infrastrutture e degli impianti portuali;
- all'attuazione di sistemi di efficientamento energetico da fonti rinnovabili.

Tra gli interventi di collegamento viario ritenuti strategici per aumentare l'attrattività degli scali siciliani figurano i quattro itinerari portanti necessari per soddisfare le esigenze di spostamento tra i principali poli generatori ed attrattori di traffico presenti nel territorio ed i porti afferenti all'AdSP (collegamenti Agrigento-Caltanissetta, Trapani-Mazara del Vallo, Palermo-Agrigento e Gela-Castelvetrano).

Gli obiettivi strategici declinati nel documento prevedono: per il porto di Palermo, la realizzazione di un polo crocieristico, in vista del potenziamento dell'accessibilità viaria e ferroviaria di ultimo miglio; per il porto di Termini Imerese, la realizzazione di piattaforme interportuali ed il rafforzamento del legame con l'area industriale e logistica ad est della città, in funzione strategica di nuova porta commerciale dell'area interna Madonie e di piattaforma logistica della parte occidentale dell'isola; per il porto di Trapani, la specializzazione come scalo di connessione con le isole Egadi e con l'Africa *sub*-sahariana, nonché la funzione di porta commerciale del sistema agricolo del trapanese e del Belice; infine, per lo scalo di Porto Empedocle - porta turistica della Valle dei Templi e porta commerciale dell'area interna Terre Sicane - gli interventi previsti riguardano, principalmente, l'impianto di rifornimento e deposito di gas naturale liquido (Gnl) nonché l'adeguamento delle infrastrutture portuali.

I progetti c.d. "*bandiera*" per l'integrazione porto-città sono rappresentati, per il porto di Palermo, dalla riqualificazione del molo trapezoidale e dalla realizzazione dell'area di interfaccia, del nuovo *terminal* c.d. ro-ro ([5]) e del nuovo *terminal* crociere. Per il porto di Trapani, il Dpss prevede la rigenerazione del *waterfront* storico, dedicato alla crocieristica, ai passeggeri ed alle funzioni urbano-portuali.

Il Piano operativo triennale 2023-2025 approvato con delibera del Consiglio di gestione del 19 dicembre 2024, n. 19 dà peraltro atto della necessità di una integrazione del vigente Dpss alla luce dell'inserimento, tra gli scali del sistema portuale, dei porti di Gela, Licata e Sciacca.

Quanto ai piani regolatori portuali, il porto di Palermo era dotato di un Piano aggiornato al 2008 al quale ha fatto seguito l'adozione - all'esito di un *iter* decennale - del nuovo Piano regolatore portuale approvato in via definitiva dalla Regione Siciliana con decreto d.g. n. 100 del 30 luglio 2018, recante la prospettazione di una ridefinizione degli spazi portuali e della conseguente riorganizzazione delle funzioni ivi presenti.

Il menzionato Prp mira alla soluzione di alcune criticità derivanti dagli usi e dalle funzioni attuali delle banchine e dei piazzali attrezzati:

- la presenza di aree ed edifici non utilizzati o sottoutilizzati;
- l'addensamento di funzioni portuali pesanti e non razionalizzate (cantieristica, aree

([5]) *Terminal* dedicato alle navi traghetto per trasporto di autoveicoli, i quali entrano ed escono con i propri mezzi senza l'ausilio di gru o elevatori (*roll-on/roll-off*).

stoccaggio, etc.) in corrispondenza dell'estremità est (molo trapezoidale-banchina Sammuzzo) e nord-ovest dell'area portuale (banchine Puntone, Quattroventi e Molo Nord);

- la distribuzione non pianificata di funzioni ed attività eterogenee con conseguente sovrapposizione e intersezione dei flussi di traffico (merci e passeggeri);
- l'assenza di specializzazione delle aree portuali;
- la presenza di un'indistinta rete di traffici fatta di intrecci e sovrapposizioni di flussi differenti dovuta all'assenza di specializzazione tra le diverse aree funzionali interne al porto;
- la presenza di funzioni deboli in corrispondenza delle aree d'interfaccia con la città.

Nell'ambito della relativa pianificazione, il Comitato di gestione ha adottato - con delibera n. 14 del 17 novembre 2020 - l'adeguamento tecnico-funzionale di cui all'art. 5, c. 5 della l. n. 84 del 1994 e ss.mm.ii. relativo al progetto di messa in sicurezza dell'Area Fincantieri-Realizzazione Asse viario di collegamento Molo Nord Banchina Quattroventi, sottoposto al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici che lo ha esitato positivamente con parere n. 11/2021 reso nelle adunanze del 17 marzo e del 23 giugno 2021.

Il Prp del porto di Termini Imerese risale al 2004 ed è prossima l'ultimazione delle opere relative al prolungamento ed al completamento del molo foraneo, al rifiorimento e consolidamento della mantellata esterna di protezione dello stesso nonché al prolungamento del molo di sottoflutto e di dragaggio dei fondali a quota -10,00 mt. In considerazione delle previsioni contenute nel Dpss in ordine al percorso di sviluppo dello scalo - incentrato sulla sinergia tra le esigenze di sviluppo portuale, l'estensione delle funzioni logistiche e la rigenerazione urbana delle aree sottoutilizzate - l'AdSP ha avviato la predisposizione del nuovo Piano regolatore portuale, per il quale è stata attivata la procedura ambientale di *Scoping* Vas. Nelle more del perfezionamento del nuovo Prp, l'AdSP ha avviato - giusta delibera del Comitato di gestione n. 21 del 21 luglio 2023 - la procedura di adeguamento tecnico-funzionale dello scalo per la modifica di alcune funzioni nel molo di sottoflutto, attualmente in corso di valutazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che nell'adunanza del 12 dicembre 2023 ha espresso un parere favorevole con raccomandazioni.

I Piani regolatori portuali degli scali di Trapani e Porto Empedocle risalgono, rispettivamente,

all'anno 1962 ed all'anno 1963 e lo stato di attuazione degli stessi fa registrare la sostanziale definizione delle opere foranee. L'AdSP prevede di redigere, per entrambi gli scali, dei nuovi Piani regolatori portuali, che tengano conto delle previsioni del Dpss approvato alla fine del 2022. Nelle more, è stato predisposto un progetto di adeguamento tecnico-funzionale relativo al piano-progetto di riqualificazione del *waterfront* storico di Trapani - che prevede in una prima fase il nuovo *terminal* passeggeri con la banchina dedicata alle navi da crociera ed in relazione al quale nell'ultimo trimestre del 2022 è stata avviata la procedura integrata di Vas-Via - mentre, per quanto riguarda la variante localizzata al Prp di Porto Empedocle approvata dal Comitato di gestione per l'inserimento di un *terminal* crociere sul Molo Crispi, la procedura di approvazione tecnica non è stata ancora avviata, in attesa della conclusione, comprensiva di parere, della procedura di *scoping* della Vas.

Il Prp del porto di Licata è stato approvato nel 1974 e la configurazione portuale è stata successivamente modificata attraverso una variante approvata nel 1984 e formalizzata nel 1985, alla quale ha fatto seguito un'ulteriore variante approvata nel 2003 per la realizzazione del porto turistico "Cala del Sole" nella darsena del Levante e relativa alle sole strutture destinate al turismo nautico.

Il porto di Gela è composto da due parti distinte - il porto Rifugio e il porto Isola collegate da un pontile interdetto al traffico e all'accosto - ed il vigente piano regolatore risale al 1986. Il progetto di intervento attuativo del Prp redatto dal Provveditorato delle opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria, comprensivo della costruzione della nuova darsena commerciale, del completamento delle banchine interne, arredi, impianti ed escavazioni ha costituito l'oggetto di una procedura di compatibilità ambientale conclusa con esito positivo nel 2015, ma l'intervento non è più cantierabile in ragione del decorso del quinquennio dalla conclusione della valutazione di impatto ambientale.

Sia per lo scalo di Gela che per quello di Licata, l'AdSP prevede una revisione critica degli strumenti di pianificazione attualmente in vigore e la loro rielaborazione all'esito dell'aggiornamento del Documento di programmazione strategica di sistema.

Il porto di Sciacca è costituito da un doppio bacino interno protetto da una diga foranea di sopraflutto e da un molo di sottoflutto destinati prevalentemente alle attività della pesca ed è dotato di un Piano regolatore portuale approvato nel 1969. La proposta di piano regolatore

depositata, nel 2017, dagli uffici del Genio civile - e recante la previsione della creazione di una nuova darsena - è stata recepita nel Piano regolatore del Comune di Sciacca.
L'AdSP ha rilevato l'inadeguatezza del dispositivo portuale esistente sul piano della sicurezza nel bacino esterno, specialmente in caso di eventi meteo-marini avversi, e prevede l'urgente adozione di una variante del Prp preordinata al superamento di tale criticità nonché all'incremento degli attracchi disponibili per le navi da crociera ed all'ampliamento dei posti barca per diporto nautico, con particolare attenzione a *superyacht* e *megayacht*.

4.2 Piano operativo triennale

L'art. 9, c. 5, lett. b), della l. n. 84 del 1994, come novellato dall'art. 6 del d.lgs. n. 232 del 2017, prescrive la stesura, per l'insieme degli scali portuali dell'AdSP, di un Piano operativo triennale, da aggiornare annualmente in coerenza con i Piani regolatori portuali.
Il Piano individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche, sulla base delle risorse finanziarie disponibili e secondo un ordine di priorità che dà conto del diverso livello di interesse e di urgenza che l'Autorità assegna a ciascun intervento.
Con delibera del Comitato di gestione n. 17 del 18 dicembre 2019 è stato approvato il Pot relativo al periodo 2020-2022, che focalizza lo scenario delle azioni realizzabili entro il periodo di riferimento per portare a compimento gli obiettivi di adeguamento infrastrutturale pianificati.
Il Piano è stato successivamente aggiornato con delibera n. 18 del 17 dicembre 2020 e con delibera n. 10 del 20 dicembre 2021.
Per quanto attiene all'adeguamento infrastrutturale, in data 16 febbraio 2021, è stato siglato l'atto di convenzione per la concessione di lavori e servizi finalizzati alla realizzazione di interventi di efficientamento tecnologico ed energetico delle aree portuali di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle.
Con la formula della finanza di progetto per la durata di 22,5 anni, sono stati proposti nuovi sistemi di videosorveglianza, piattaforme digitali interattive, impianti fotovoltaici, gruppi elettrogeni e più efficienti punti luce.
Il Pot 2020-2022 prevedeva l'esecuzione, presso il porto di Palermo, di una pluralità di interventi tra i quali si segnalano il completamento del disinquinamento degli specchi acquei

portuali e la realizzazione di opere di riqualificazione urbana (porto di Sant'Erasmo e molo trapezoidale) nonché la realizzazione di un nuovo impianto elettrico e di illuminazione dell'area portuale, oltre al rifacimento dell'impianto fognario portuale, al completamento del molo foraneo del porto dell'Arenella, al completamento del bacino di carenaggio da 150.000 t.p.l. ([6]) ed alla messa in sicurezza dello stesso, all'adeguamento ed alla messa in sicurezza statica delle banchine V. Veneto Sud e S. Lucia Sud, al consolidamento della banchina sud del molo Piave, al consolidamento del molo sopraflutto Acquasanta ed all'adeguamento statico della banchina Sammuzzo.

Presso il porto di Termini Imerese, gli interventi indicati come di primaria importanza erano cinque e miravano al prolungamento ed al completamento del molo foraneo di sopraflutto, al prolungamento del molo di sottoflutto secondo le previsioni del Prp, all'approfondimento dei fondali per l'operatività delle navi commerciali, al rifiorimento della mantellata della diga foranea ed all'attuazione delle necessarie misure di sicurezza.

Gli interventi nel porto di Trapani prevedevano i lavori di manutenzione delle banchine Sanità, Garibaldi, Dogana, Sommergibili, Isolella e Viale Regina Elena, i lavori di *restyling* della stazione marittima, i lavori di dragaggio del porto, la realizzazione del nuovo *terminal purpose* molo a T, il rifacimento delle linee di distribuzione elettrica ed il ripristino della funzionalità degli impianti di illuminazione nonché la rimozione dei relitti. I lavori presso lo scalo di Porto Empedocle prevedevano la realizzazione del nuovo *terminal* passeggeri, il rifiorimento della mantellata del molo di ponente, il dragaggio del porto, la demolizione dei fabbricati siti in area *ex* Montedison limitrofa al primo braccio del molo di levante e la realizzazione del nuovo *terminal purpose* molo a T.

Con delibera del Comitato di gestione n. 38 del 5 dicembre 2022 è stato approvato il Pot relativo al triennio 2023-2025, successivamente aggiornato con le delibere n. 27 del 12 dicembre 2023 e n. 19 del 19 dicembre 2024. Quest'ultima versione del piano operativo prevede, tra i principali interventi da effettuare presso il porto di Palermo, la prosecuzione delle opere di messa in sicurezza del cantiere navale, il completamento del molo foraneo dell'Arenella nonché il consolidamento del molo di sopraflutto dell'Acquasanta, oltre al consolidamento delle banchine mentre per lo scalo di Termini Imerese si prevede lo spostamento del *terminal*

([6]) Tonnellaggio di portata lorda, intesa come capacità di carico trasportabile.

container e la riqualificazione delle aree a terra. Per il porto di Trapani si prevede la prosecuzione dei lavori di consolidamento e adeguamento sismico della banchina di levante e della testata del molo Sanità nonché il completamento del consolidamento delle banchine operative settentrionali oltre al salpamento di un tratto del molo Ronciglio ed al dragaggio per la predisposizione dei fondali necessari per la sicurezza e la manovrabilità delle navi *cruise* XL e per l'utilizzo della stessa banchina Ronciglio mentre, per quanto attiene allo scalo di Porto Empedocle, sono stati affidati i lavori di ripristino dei fondali antistanti alla banchina Sciangula e si prevede la prosecuzione dei dragaggi, la ricostruzione del molo Crispi SO e l'adeguamento funzionale della stecca degli edifici demaniali, oltre alla costruzione di un rigassificatore nell'area demaniale IRSAP e ad una pluralità di interventi manutentivi. Quanto al porto di Licata, sono in corso di progettazione il completamento della banchina di riva ed il mercato ittico, mentre per lo scalo di Gela sono in corso, oltre ad interventi manutentivi, i lavori di consolidamento della banchina di riva ed è in definizione il progetto di dragaggio dell'intero dispositivo portuale mentre è in corso di predisposizione quello per la realizzazione di moli di completamento. Per il porto di Sciacca, l'AdSP ha rappresentato l'intenzione di assecondare la vocazione turistica della città mediante l'inserimento dello scalo nel circuito crocieristico del sistema portuale e la realizzazione di attracchi per grandi *yacht*.

4.3 Programma triennale delle opere pubbliche

Ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016, l'AdSP è tenuta a predisporre il Programma triennale delle opere pubbliche e l'elenco annuale dei lavori, compilato sulla base degli schemi-tipo di cui al d.m. 16 gennaio 2018, n. 14.

La programmazione triennale ed i relativi aggiornamenti annuali, effettuati nel rispetto del Piano operativo triennale ed in coerenza con la programmazione di bilancio e le relative coperture finanziarie, costituiscono lo strumento operativo di realizzazione delle opere.

I nuovi interventi inseriti in programma sono, infatti, quelli di cui si ipotizza l'avvio e dei quali esiste almeno uno studio di fattibilità.

Il Programma triennale delle opere pubbliche per l'arco temporale 2022-2024 è stato approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 6 del 27 ottobre 2021 ed aggiornato con delibera n. 34 del 20 ottobre 2022.

Con delibera n. 35 del 20 ottobre 2022, è stato approvato il Pto 2023-2025, aggiornato con delibera n. 20 del 21 luglio 2023 e con delibera n. 25 del 26 ottobre 2023. Il Pto 2024-2026 è stato approvato con delibera n. 26 del 26 ottobre 2023 ed aggiornato con delibera n. 17 del 30 ottobre 2024. Inoltre, con delibera del Comitato di gestione n. 18 del 30 ottobre 2024 è stato approvato il Pto per il triennio 2025-2027, successivamente aggiornato con delibera del Comitato di gestione n. 8 del 27 febbraio 2025.

Per l'anno 2022, il Pto prevedeva - all'esito dell'aggiornamento - l'avvio di plurimi interventi infrastrutturali per uno stanziamento annuo di complessivi 246,2 milioni finanziato con risorse essenzialmente a destinazione vincolata.

Tra i principali interventi ivi contemplati si segnalano, presso lo scalo di Palermo, la progettazione esecutiva ed i lavori di completamento del molo foraneo del porto Arenella, il secondo stralcio dell'adeguamento e della messa in sicurezza statica delle banchine V. Veneto Sud e S. Lucia Sud, il consolidamento della banchina sud del molo Piave e del molo sopraflutto Acquasanta nonché i lavori di sistemazione e riqualificazione dell'interfaccia del porto con la città (sistemazione del Varco Amari) e la realizzazione di un sistema di monitoraggio degli accessi attraverso varchi integrati nelle aree portuali. A questi si aggiungono il secondo stralcio dei lavori di completamento del molo sottoflutto e di prolungamento della diga di sottoflutto presso lo scalo di Termini Imerese nonché la realizzazione di una nuova stazione marittima presso il varco A, i lavori di dragaggio del porto di Trapani e vari interventi di *cold ironing* relativi ai tre scali testé menzionati ed a quello di Porto Empedocle.

L'esame comparativo dei Programmi delle opere elaborati per i trienni 2022-2024, 2023-2025, 2024-2026 e 2025-2027 denota una leggera flessione - nei due periodi centrali - delle risorse per gli interventi, a cui fa seguito l'incremento nell'ultimo arco temporale preso in esame.

La tabella seguente pone a raffronto le diverse tipologie di entrate complessivamente disponibili nell'arco temporale di validità di ciascuno dei quattro Pto più recenti.

Tabella 6 - Programma triennale opere pubbliche - Quadro risorse disponibili

Tipologia risorse	Pto 2022-2024	Pto 2023-2025	Pto 2024-2026	Pto 2025-2027
Entrate con destinazione vincolata	564.913.849	420.611.744	468.910.000	775.900.000
Entrate per contrazione mutui		13.300.000		
Entrate da capitali privati				
Stanziamenti di bilancio	15.268.976	32.548.535	51.310.790	45.091.348
Totale	**580.182.825**	**466.460.279**	**520.220.790**	**820.991.348**

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

Nel triennio 2022-2024 crescono i finanziamenti per gli scali di Trapani e di Porto Empedocle, che si dividono oltre la metà delle risorse complessive, mentre nel triennio 2023-2025 si rileva una significativa contrazione dei finanziamenti per il porto di Palermo oltre all'assegnazione di maggiori risorse ai porti di Gela e Licata.

Nel triennio 2024-2026 si registra un incremento degli stanziamenti per lo scalo palermitano; dato, quest'ultimo, che trova conferma nell'ambito del triennio 2025-2027.

Lo stato dei principali interventi infrastrutturali effettuati nel corso dell'esercizio in esame è indicato nella relazione annuale per l'esercizio 2022.

Per quanto attiene al porto di Palermo, si rappresenta che i lavori di escavo per il ripristino dei fondali del canale di ingresso del bacino Crispi n. 3 ed il connesso rifiorimento della mantellata foranea della diga industriale erano eseguiti per il 90 per cento, percentuale rimasta invariata rispetto al 2021.

Inoltre, all'esito dell'ultimazione dell'intervento di consolidamento e messa in sicurezza statica del bacino di carenaggio da 150.000 t.p.l. è proseguita l'attività relativa alle due opere commissariate costituite dal completamento del secondo lotto funzionale del bacino di carenaggio suddetto e dalla messa in sicurezza dello stesso, per le quali nel corso del 2021 sono stati redatti, rispettivamente, il progetto definitivo ed il progetto di fattibilità tecnico-economica, mentre nel 2022 sono state avviate le procedure di gara. I lavori di riqualificazione del molo trapezoidale (30,5 milioni, finanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione) hanno raggiunto, alla fine del 2022, una percentuale di esecuzione del 73 per cento.

Sempre in relazione al porto di Palermo, nel 2022 erano in fase di affidamento della progettazione esecutiva i lavori di rifacimento delle linee elettriche in bassa tensione e di adeguamento dell'impianto elettrico esistente, gli interventi di adeguamento della viabilità portuale e di accesso al porto erano realizzati al 10 per cento ed era stata avviata la procedura di gara per il secondo stralcio della riqualificazione del porto di Sant'Erasmo, inoltre erano eseguite al 90 per cento le opere di messa in sicurezza del porto di Sant'Erasmo, erano interamente eseguiti gli interventi di manutenzione straordinaria delle aree di pertinenza degli edifici e degli impianti portuali così come la realizzazione di un ormeggio nella testata molo V. Veneto e di un salpamento nella testata Molo Sud.

Alla fine del 2022, le opere relative al secondo stralcio dell'intervento di adeguamento e di messa in sicurezza statica delle banchine V. Veneto Sud e S. Lucia Sud, erano effettuate per il 20 per cento, mentre quelle relative al primo stralcio erano eseguite per il 13 per cento.

Con riguardo alle grandi opere infrastrutturali programmate per il porto di Termini Imerese, i lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto sono stati eseguiti nel corso del 2021 per il 90 per cento ed hanno raggiunto alla fine del 2022 una percentuale di realizzazione del 95 per cento, mentre i lavori di completamento del molo sottoflutto realizzati al 25 per cento nel 2021 hanno raggiunto, alla fine del 2022, una percentuale dell'80 per cento. Inoltre, nel 2022 sono stati interamente eseguiti i lavori di cui al secondo stralcio di completamento del rifiorimento della mantellata della diga foranea (primo lotto funzionale).

Nell'esercizio 2021 è stato approvato il progetto esecutivo per la rettifica della banchina di riva del molo sottoflutto ed era in corso la verifica del progetto esecutivo per il piazzale in testa al prolungamento della diga di sottoflutto che nel 2022 ha raggiunto una percentuale di realizzazione del 10 per cento.

Quanto al dragaggio del porto a quota -10,00 m, alla consegna parziale dei lavori effettuata nel 2021 hanno fatto seguito la consegna definitiva e l'avvio delle opere, realizzate per il 7 per cento alla fine del 2022.

Con riguardo alla piattaforma logistica intermodale, nel 2022 era in corso di affidamento la progettazione esterna relativa alle infrastrutture per la logistica della nautica da diporto del molo sottoflutto e per l'area tecnica e di supporto della nautica da diporto, mentre era in corso la progettazione del rafforzamento del *terminal* contenitori.

Per il porto di Trapani, i lavori di dragaggio dei fondali vedevano in corso, al termine del 2021, la verifica del progetto esecutivo, mentre alla fine del 2022 è stata effettuata la consegna parziale dei lavori.

Del pari in fase di progettazione era il concorso di idee per acquisizione proposte progettuali per la rigenerazione del *waterfront* storico del porto, mentre era in corso la gara per l'affidamento dei lavori di consolidamento ed adeguamento sismico della banchina di levante e della testata del molo Sanità.

Nell'esercizio 2022 erano in fase di progettazione della fattibilità tecnico-economica i lavori relativi al nuovo impianto elettrico ed all'illuminazione dell'area portuale (*cold ironing*) dello scalo di Porto Empedocle, così come degli scali di Palermo, Termini Imerese e Trapani.
Sempre in relazione a Porto Empedocle, in tale anno era in fase di progettazione preliminare la realizzazione di un sistema di monitoraggio degli accessi attraverso varchi integrati nelle aree portuali ed alla fine del 2022 sono stati completati i lavori di manutenzione straordinaria delle aree portuali nonché i lavori manutentivi oggetto del contratto-quadro, mentre la nuova stazione marittima è stata eseguita al 95 per cento.
Presso il porto di Licata era in fase di progettazione l'attività di manutenzione straordinaria dei piazzali.
Inoltre, era in fase di progettazione l'attività di manutenzione straordinaria e *security* presso il porto di Gela.

4.4 Interventi infrastrutturali finanziati dal PNRR e dal PNC

L'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale partecipa direttamente alla realizzazione di 14 progetti finanziati con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ([7]) e dal Piano nazionale complementare (PNC) ([8]).
Tra questi, i primi 9 progetti rientrano nel programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale, sinergici e complementari al PNRR, finanziati con le risorse del fondo PNC, per complessivi 2.860 milioni, di cui 190 milioni assegnati all'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, come previsto dal decreto del Mims n. 330 del 13 agosto 2021 ([9]), per un importo pari al 6,6 per cento delle risorse complessivamente destinate al settore portuale.
Con i decreti ministeriali n. 390 del 17 novembre 2021 e n. 411 del 23 novembre 2021, sono stati approvati gli accordi procedimentali n. 32174/2021 e n. 32175/2021 disciplinanti le modalità

([7]) Il Piano nazionale di ripresa e resilienza è stato approvato con decisione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021 ed è regolato dalle disposizioni attuative recate dal d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla l. 29 luglio 2021, n. 108 e dal d.l. n. 80 del 2021 convertito dalla l. n. 113 del 2021.
Il PNRR si sviluppa intorno a tre assi strategici condivisi a livello europeo: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale. Il piano si articola in 6 missioni, coerenti con i 6 pilastri del *Next Generation EU*, che raggruppano 16 componenti.
([8]) Il Piano nazionale complementare è stato approvato con d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla l. 1° luglio 2021, n. 101, allo scopo di integrare - tramite risorse nazionali - gli interventi del PNRR per gli anni dal 2021 al 2026.
([9]) Il decreto n. 330 del 13 agosto 2021 ha, inoltre, affidato alla Regione Sicilia l'intervento riguardante l'elettrificazione delle banchine per il porto di Gela (importo previsto 1,5 milioni).

di erogazione, monitoraggio e rendicontazione dei finanziamenti assegnati all'AdSP del Mare Sicilia Occidentale per gli interventi suddetti.

Con riferimento ai progetti finanziati dal PNC in relazione alla misura M3-C2 ([10]), 5 di questi mirano allo "*Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici*", perseguendo l'incremento della capacità portuale attraverso il consolidamento delle banchine ed il dragaggio dei fondali (per un finanziamento di complessivi 143 mln), mentre gli ulteriori 4 attengono alla "*Elettrificazione delle banchine (cold ironing)*" a servizio delle banchine degli scali di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle (per un finanziamento complessivo di 47 mln).

Ai progetti finanziati in relazione alla misura M3-C2 si è aggiunto quello relativo allo "*Sviluppo e implementazione dei servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN)*", approvato con decreto del Mit del 28 febbraio 2024, n. 48 e finanziato dal PNRR per l'importo di un milione.

Altri 3 progetti sono finanziati dalla misura M5-C3 ([11]) del PNRR, che destina ulteriori 630 milioni per investimenti infrastrutturali volti a favorire la competitività e lo sviluppo economico delle aree Zes attraverso il collegamento delle aree portuali ed industriali con la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale facente parte delle principali reti di trasporto.

L'assegnazione dei fondi - pari a 36 milioni - per questi ultimi interventi infrastrutturali, è stata disposta con decreto interministeriale n. 492 del 3 dicembre 2021 ([12]).

Inoltre, con nota del Mit - Unità di missione del 29 dicembre 2023 (prot. n. 4598_29/12/2023) è stata comunicata l'adozione - in riferimento all'investimento M5C3-Inv.1.4 "*Investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali*" (Zes) - di una proroga dei termini per il raggiungimento del *target* intermedio (M5C3-12) fissato al 30 giugno 2024 per l'inizio dei lavori, fermo l'obiettivo fissato dal *target* finale (M5C3-13) del 30 giugno 2026 per il completamento degli interventi previsti dalla Misura.

([10]) Missione 3 (Infrastrutture per la mobilità sostenibile), componente 2 (Intermodalità e logistica integrata).

([11]) Missione 5 (Inclusione e coesione), componente 3 (Interventi speciali per la coesione territoriale).

([12]) Come indicato nel referto relativo all'esercizio precedente, il secondo intervento - denominato "Completamento Infrastruttura Termini Imerese: Recupero e sistemazione area da destinare alla Logistica" e per il quale era previsto un costo di 3 mln - è stato eliminato dal Programma triennale delle opere pubbliche, in ragione dell'esito negativo della procedura per la modifica dell'oggetto e della denominazione in "Realizzazione di un Terminal Passeggeri sulla banchina di Riva nel Porto di Termini Imerese" con conseguente mancata sottoscrizione dell'atto d'obbligo connesso al finanziamento assentito con il decreto interministeriale n. 492 del 3 dicembre 2021.

Un ulteriore intervento - relativo al potenziamento della resilienza *cyber* dell'AdSP - è finanziato dalla misura M1-C1 ([13]) del PNRR mediante l'assegnazione della somma di euro 1.500.000 giusta determina dell'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale del 23 settembre 2024 e atto d'obbligo sottoscritto in data 15 ottobre 2024.

La tabella seguente sintetizza lo stato di avanzamento finanziario dei 14 progetti in corso di attuazione, quale rappresentato dall'ente in sede di monitoraggio di questa Sezione al 30 giugno 2025.

([13]) Missione 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura), componente 1 (Digitalizzazione innovazione e sicurezza nella P.A.).

Tabella 7 - Progetti PNRR-PNC (situazione al 30 giugno 2025)

CUP - Denominazione	Missione (M) - Componente (C)	Importo complessivo (e importo assegnato all'ente)	Somme ricevute da PNC (e totale quota PNC)	Somme pagate	Stato di avanzamento e fase del progetto	Obiettivi al 30.6.2025
I71J19000050005 - Adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine Vittorio Veneto sud e Santa Lucia sud (Porto di Palermo)	M3 - C2	37.025.125 (30.000.000)	28.979.601 (30.000.000)	35.016.678	Avviato - Collaudo/Certificato di regolare esecuzione	Raggiunti
I71J19000030005 - Consolidamento banchina sud molo Piave (Porto di Palermo)	M3 - C2	17.200.000 (17.200.000)	14.489.786 (15.000.000)	15.096.957	Avviato - Collaudo/Certificato di regolare esecuzione	Raggiunti
I71J19000020005 - Consolidamento molo sopraflutto Acquasanta (Porto di Palermo)	M3 - C2	18.500.000 (18.500.000)	11.631.836 (12.000.000)	1.049.200	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
I71J19000040005 - Completamento molo foraneo porto Arenella (Porto di Palermo)	M3 - C2	21.790.290 (21.790.290)	18.353.741 (19.000.000)	555.906	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
I94D19000000005 - Lavori di dragaggio dell'avamporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio (Porto di Trapani)	M3 - C2	67.500.000 (67.000.000)	52.414.965 (67.000.000)	39.044.015	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
I79J21002560001 - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale (Porto di Palermo)	M3 - C2	32.000.000 (32.000.000)	25.102.496 (32.000.000)	7.649.101	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
I99J21002610001 - Green Port (Porto di Trapani)	M3 - C2	6.492.092 (6.429.092)	4.706.710 (6.000.000)	2.019.301	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
I69J21002160001 - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale (Porto di T. Imerese)	M3 - C2	6.392.831 (6.392.831)	4.706.710 (6.000.000)	1.356.558	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
I49J21002700001 - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale (Porto di P. Empedocle)	M3 - C2	3.730.925 (3.730.925)	2.353.351 (3.000.000)	1.449.015	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
Totale PNC		**210.631.263 (203.043.138)**	**162.739.196 (190.000.000)**	**103.236.731**		

CUP - Denominazione	Missione (M) - Componente (C)	Importo complessivo (e importo assegnato all'ente)	Somme ricevute da PNRR (e totale quota PNRR)	Somme pagate	Stato di avanzamento e fase del progetto	Obiettivi al 30.6.2025
I71I23000230006 - Sviluppo e implementazione dei servizi *Port Community System* (PCS) per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN)	M3 - C2	1.043.100 (1.043.100)	100.000 (1.000.000)	551.233	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
I67F21000030006 - Piattaforma Logistica Intermodale - Infrastrutture per la logistica nautica da diporto molo sottoflutto (Porto di T. Imerese)	M5 - C3	15.660.000 (15.660.000)	1.400.000 (14.000.000)	5.102.223	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
I67F21000020006 - Piattaforma Logistica Intermodale - Area tecnica a supporto della nautica da diporto (Porto di T. Imerese)	M5 - C3	14.000.000 (14.000.000)	1.400.000 (14.000.000)	236.238	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
I67F21000010006 - Piattaforma Logistica Intermodale - Rafforzamento *terminal* contenitori (Porto di T. Imerese)	M5 - C3	8.000.000 (8.000.000)	800.000 (8.000.000)	7.265.560	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
I76G24000060006 - Interventi di potenziamento della resilienza *cyber* della Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale	M1 - C1	1.500.000 (1.500.000)	450.000 (1.500.000)	76.250	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunti
Totale PNRR		**40.203.100 (40.203.100)**	**4.150.000 (38.500.000)**	**13.231.504**		
Totale PNRR + PNC		**250.834.363 (243.246.238)**	**166.889.196 (228.500.000)**	**116.468.235**		

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL SISTEMA PORTUALE

5.1 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo

L'*iter* per il rilascio, la sospensione, la revoca ed il rinnovo delle autorizzazioni relative all'esercizio di operazioni e servizi portuali complementari o accessori alla movimentazione delle merci è disciplinato da un regolamento interno adottato con ordinanza presidenziale n. 5 del 17 aprile 2018 e modificato con ordinanze n. 2 del 26 febbraio 2019 e n. 20 del 28 settembre 2023.

Tale provvedimento, reso previo parere del Comitato di gestione e delle Commissioni consultive di ciascuno dei porti del sistema, è diretto ad uniformare la materia in tutti i porti dell'AdSP, con salvezza delle istanze presentate anteriormente alla sua data di emanazione per le quali opera un regime transitorio speciale.

Alle imprese portuali autorizzate ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84 del 1994, l'AdSP rilascia, altresì, titoli concessori per la disponibilità in uso delle aree demaniali presenti nell'ambito portuale.

Per gli usi diversi dalle operazioni previste dall'art. 18 della l. n. 84 del 1994, l'occupazione temporanea delle aree demaniali può essere concessa, ai sensi dell'art. 36 del codice della navigazione, previa corresponsione anticipata di un canone commisurato alla tipologia ed alla durata della concessione.

Le concessioni di durata non superiore al quadriennio, che non importino impianti di difficile rimozione, sono adottate dall'AdSP con licenza, negli altri casi con atto formale.

L'utilizzo di aree e/o beni demaniali marittimi per esigenze temporanee relative ad ogni altra finalità ritenuta meritevole dall'AdSP è disciplinato con regolamento, adottato con decreto n. 79 del 4 ottobre 2017.

L'uso di aree demaniali e di pertinenze demaniali per il carico, lo scarico e la sosta temporanea di merci, materiali e/o mezzi ai sensi dell'art. 50 c.nav. nel porti dell'AdSP è disciplinato con ordinanza presidenziale n. 50 del 27 febbraio 2023 ed il relativo regime è stato successivamente modificato con ordinanza presidenziale n. 10 del 16 maggio 2025.

L'esercizio delle attività di cui all'art. 68 c.nav. è disciplinato dal regolamento approvato con ordinanza n. 15 del 5 novembre 2018 ed oggetto di successive modifiche - l'ultima delle quali

disposta con ordinanza presidenziale n. 27 del 18 novembre 2020 - e l'applicazione dello stesso è stata estesa agli scali di Gela e Licata giusta decreto presidenziale n. 216 del 26 luglio 2022.
Per le concessioni di beni demaniali vige, a far data dal 1° gennaio 2019, anche il regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'AdSP, approvato con decreto presidenziale n. 509 del 21 dicembre 2018 e successivamente modificato con i decreti presidenziali n. 340 del 10 maggio 2019, n. 22 del 1° febbraio 2021, n. 387 del 30 dicembre 2021, n. 390 del 20 dicembre 2022 e n. 483 del 29 dicembre 2023.
Il regolamento prevede l'affidamento delle concessioni demaniali marittime sia con procedimenti ad istanza di parte sia con procedura aperta ad iniziativa dell'AdSP.
Anche nella prima ipotesi, l'ente assicura di avviare, comunque, un confronto competitivo nell'ambito del quale l'istanza avanzata dall'aspirante concessionario viene pubblicata al fine di consentire l'eventuale presentazione di domande concorrenti ovvero mere osservazioni/opposizioni che vengono valutate dalla Commissione istruttoria nominata con delibera del Presidente dell'AdSP.
In ordine alle menzionate modalità di affidamento delle aree e dei beni del demanio marittimo, è intervenuto l'art. 5 della l. n. 118 del 2022 (in vigore dal 27 agosto 2022), il quale, sostituendo l'art. 18 della l. 84 del 1994, ha previsto l'emanazione, entro novanta giorni dalla data della sua entrata in vigore, di un decreto del Mit, di concerto con il Mef, che definisse i criteri per l'assegnazione delle concessioni di aree demaniali e banchine per l'espletamento delle operazioni portuali nonché di opere collocate a mare, la loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, le modalità di rinnovo e i limiti dei canoni a carico dei concessionari, nel rispetto del principio di concorrenza.
Il Mit, di concerto con il Mef, ha dettato la nuova disciplina per le concessioni demaniali di aree e banchine con decreto del 28 dicembre 2022, n. 202 ("*Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine*"), pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 305 del 31 dicembre 2022 ed entrato in vigore dal 15 gennaio 2023.
In base al detto regolamento:

- il rilascio delle concessioni demaniali *ex* art. 18 l. n. 84 del 1994 destinate allo svolgimento delle operazioni portuali avviene sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a seguito di istanza di parte e previa valutazione della stessa, nel rispetto dei principi

di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, in base ai vigenti strumenti di pianificazione in ambito portuale e di programmazione dei traffici, in coerenza con le indicazioni degli strumenti di pianificazione strategica del settore (art. 2, c. 1);

- l'Autorità provvede, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 18 del regolamento della navigazione marittima e secondo le modalità stabilite dal regolamento, alla pubblicazione del bando nel caso di procedimento avviato d'ufficio o alla pubblicazione di un avviso pubblico nel caso di procedimento avviato a seguito di istanza di parte, nel quale si dà contezza della presentazione dell'istanza medesima (art. 2, c. 2);
- le istanze per il rilascio della concessione demaniale possono essere presentate da imprese in possesso dell'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'art. 16 l. n. 84 del 1994 ovvero che abbiano contestualmente presentato istanza di rilascio di detta autorizzazione nonché dei necessari requisiti di capacità professionale, tecnica, organizzativa ed economico-finanziaria, attinenti e proporzionati all'oggetto della concessione (art. 3, c. 1);
- il bando o l'avviso è pubblicato sul sito *internet* dell'autorità concedente, sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sull'albo pretorio *on-line* del comune ove è situato il bene demaniale oggetto di affidamento in concessione, per almeno trenta giorni, nonché, per le concessioni demaniali di durata superiore a dieci anni, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea (art. 4, c. 1);
- ciascuna Autorità di sistema portuale deve individuare con proprio regolamento i criteri per la definizione dei canoni demaniali da applicare nei singoli porti dagli stessi amministrati, commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti e agli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti, annualmente rivalutati sulla base degli indici Istat. I canoni suddetti sono costituiti:
  a) da una componente fissa, stabilita tenendo conto: 1. dell'ubicazione, dell'estensione e delle condizioni, ivi compreso il livello di infrastrutturazione esistente, dell'area oggetto di concessione; 2. dei limiti e dei vantaggi nell'utilizzo della concessione derivanti dalle caratteristiche dell'area di cui al punto 1; 3. dell'entità degli investimenti proposti dal concessionario in relazione alla realizzazione di infrastrutture portuali nell'area ovvero all'ammodernamento di quelle esistenti;

b) da una componente variabile, stabilita mediante l'applicazione al piano economico-finanziario del concessionario di indicatori del livello di efficienza produttiva, energetica e ambientale dell'attività, nonché della qualità dei servizi offerti anche in termini di promozione e di sviluppo dell'intermodalità; tale componente è suscettibile di aggiornamento periodico (art. 5, commi 1 e 2).

La misura del canone non può, comunque, risultare inferiore al minimo previsto dall'art. 100, c. 4, del d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla l. 13 ottobre 2020, n. 126.

Ai sensi dell'art. 9 del d.m. 28 dicembre 2022, n. 202, l'AdSP deve svolgere annualmente una verifica sulla permanenza dei requisiti posseduti dal concessionario al momento del rilascio della concessione e sulla concreta attuazione del programma degli investimenti e delle attività correlate, presentato dal concessionario ed eventualmente aggiornato (c. 1), nonché - per le concessioni aventi durata superiore a cinque anni - un'analisi quinquennale circa l'andamento del rapporto concessorio, verificando il puntuale adempimento degli impegni assunti dal concessionario ed i risultati raggiunti sul piano dei traffici e dell'occupazione, anche rispetto all'andamento dello specifico mercato settoriale in cui opera il concessionario stesso (c. 2).

Sulla base delle comunicazioni relative agli esiti di tali incombenti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta un piano permanente di monitoraggio anche attraverso i dati presenti nel Sistema informativo del demanio marittimo (Sid).

Le verifiche sul regolare svolgimento dei rapporti concessori instaurati vengono svolte periodicamente sulla base degli esiti della sistematica attività di ricognizione delle aree rientranti nella circoscrizione portuale di competenza, per individuare le concessioni in relazione alle quali effettuare controlli tecnico/amministrativi, di concerto con la Capitaneria di porto e/o l'Agenzia del demanio, per verificare il rispetto delle prescrizioni contenute nel titolo concessorio e il possesso dei requisiti di ordine generale da parte del concessionario, nonché la regolarità catastale delle aree assentite in concessione.

Con decreto presidenziale n. 105 del 10 aprile 2025, è stato approvato il "*Regolamento per le istruttorie di cui all'art. 18 della L. n. 84/1994*".

Per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, le imprese autorizzate sono tenute ad impiegare lavoratori temporanei forniti da un'apposita impresa portuale preposta alla selezione, formazione e avviamento del personale occorrente.

Tale materia - oggetto di regolamenti amministrativi interni adottati con le ordinanze presidenziali n. 2 del 4 aprile 2005 e n. 1 del 7 agosto 2014 per la fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto di Palermo - è disciplinata, dal 1° gennaio 2023, dal regolamento per la fornitura di lavoro portuale temporaneo nei porti dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, approvato con ordinanza presidenziale n. 10 del 20 dicembre 2022.

Per una visione di sintesi della graduale evoluzione delle attività economiche e produttive presenti all'interno dei porti del *network* siciliano, le tabelle seguenti pongono a raffronto, da un lato, il numero delle imprese autorizzate, nel biennio 2021-2022, allo svolgimento delle attività di movimentazione delle merci e/o altri materiali ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84 del 1994, dall'altro, il numero delle concessioni rilasciate, nel medesimo periodo temporale, per le attività economiche consentite dagli artt. 36 e 38 c.nav., distinte per tipologia di atto.

Tabella 8 - Imprese autorizzate per le attività di cui all'art. 16 l. n. 84 del 1994

Tipologia	Palermo		Termini I.		Trapani		P. Empedocle		Totale	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Operazioni portuali	5	5	3	3	3	3	4	4	**15**	**15**
Servizi portuali	5	5	2	2	4	4	3	3	**14**	**14**
Totale	**10**	**10**	**5**	**5**	**7**	**7**	**7**	**7**	**29**	**29**

Fonte: dati AdSP

Il raffronto limitato ai dati dei quattro scali considerati nel referto sull'esercizio 2021 (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) denota un quadro complessivo sostanzialmente stabile, dovendosi evidenziare la conferma del numero delle imprese dedite allo svolgimento dei servizi portuali e di quelle autorizzate all'esercizio delle operazioni portuali.

Con riferimento alle autorizzazioni in questione, l'AdSP ha peraltro, precisato che la tabella suddetta non tiene conto di due imprese che effettuano operazioni portuali, rispettivamente presso il porto di Gela e presso il porto di Licata, in quanto le stesse hanno operato in forza delle autorizzazioni rilasciate dalle rispettive Capitanerie di Porto, competenti in materia prima dell'acquisizione degli scali da parte dell'Autorità di sistema portuale.

Tabella 9 - Concessioni per le attività di cui agli artt. 36 e 38 c.nav.

Anno	Nuove	Rinnovi	Totale	Licenze tot.	Atti formali tot.	Totale	Autorizz. occup. anticipata	Totale generale
2021								
Palermo	31	3	**34**	188	9	**197**	7	**204**
T. Imerese	2	1	**3**	27	4	**31**	1	**32**
Trapani	3	18	**21**	93	2	**95**	3	**98**
P. Empedocle	2	17	**19**	33	0	**33**	1	**34**
Gela (*)	-	-	-	-	-	-	-	-
Licata (*)	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	**38**	**39**	**77**	**341**	**15**	**356**	**12**	**368**
2022								
Palermo	28	37	**65**	205	19	**224**	8	**232**
T. Imerese	5	0	**5**	22	7	**29**	0	**29**
Trapani	8	2	**10**	97	3	**100**	4	**104**
P. Empedocle	2	0	**2**	34	1	**35**	**3**	**38**
Gela (*)	-	-	-	10	1	**11**	2	**13**
Licata (*)	1	-	**1**	23	1	**24**	0	**24**
Totale	**44**	**39**	**83**	**391**	**32**	**423**	**17**	**440**

(*) I dati riportati nella tabella e relativi ai porti di Gela e di Licata, sono riferiti al solo periodo che va dal 25 maggio 2022 al 31 dicembre 2022, in quanto il passaggio di consegne dei porti e delle relative pratiche, da parte dell'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente della Regione Siciliana, è stato formalizzato con verbale sottoscritto in data 25 maggio 2022.
Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

In riferimento alle concessioni per le attività di cui agli artt. 36 e 38 c.nav., si registra un incremento dei nuovi titoli rispetto all'esercizio pregresso (+15,8 per cento) mentre è invariato il numero complessivo dei rinnovi.

Si rileva, inoltre, un complessivo incremento del numero delle licenze (+ 14,66 per cento), degli atti formali (+113,3 per cento) e delle autorizzazioni all'occupazione anticipata (+41,7 per cento).

In ordine alle procedure di rinnovo, una volta scaduto il termine della concessione, questa si intende cessata di diritto ed è esclusa ogni ipotesi di rinnovo automatico nonché qualunque forma di prelazione o vantaggio a favore del concessionario uscente.

Il concessionario interessato al rinnovo della concessione deve, pertanto, presentare apposita istanza all'AdSP la quale, ove non vi siano motivi legittimi per negare il rinnovo stesso, assoggetta la nuova domanda di concessione a meccanismi di pubblicità nell'ambito di un procedimento competitivo e concorrenziale.

La seguente tabella contiene il quadro riepilogativo delle concessioni di aree e banchine di cui all'art. 18 l. n. 84 del 1994.

Tabella 10 - Concessioni di aree e banchine di cui all'art. 18 l. n. 84 del 1994

Porto	Terminal	Ampiezza (mq)	Concessione	Data rilascio	Scadenza
T. Imerese	Banchina di riva	16.000	Imbarco, sbarco, movimentazione, deposito *containers*, semirimorchi, merce alla rinfusa, merce varia, traffico *full containers* e *project cargo*	1.12.2020	30.11.2030
T. Imerese	Molo trapezoidale	5.590	Carico, scarico, movimentazione e deposito di merce varia alla rinfusa e connessi servizi portuali	16.5.2022	31.12.2032
T. Imerese	Molo trapezoidale	6.750	Carico, scarico, movimentazione e deposito di merce varia alla rinfusa e connessi servizi portuali	7.7.2022	31.12.2033
P. Empedocle	Molo di levante	17.270	Mantenere un impianto di frantumazione e di caricamento di salgemma con annesso deposito dello stesso materiale	28.12.2022	28.8.2036

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

Nell'anno 2022 erano complessivamente in vigore n. 4 concessioni ai sensi dell'art. 18 della l. n. 84 del 1994, delle quali una è relativa al mantenimento di un impianto di frantumazione e di caricamento di salgemma con annesso deposito dello stesso materiale presso lo scalo di Porto Empedocle e le altre tre riguardano l'operatività nel porto di Termini Imerese per il carico, lo scarico, la movimentazione ed il deposito di *containers*, semirimorchi, merce varia alla rinfusa e connessi servizi portuali.

Per quanto concerne i canoni demaniali, la tabella seguente riassume il quadro degli importi accertati a titolo di canone concessorio per le attività economiche svolte in ciascun porto nel biennio 2021-2022 ai sensi degli artt. 36 e 38 c.nav., distinti per tipologia di attività.

Tabella 11 - Canoni concessori per le attività di cui agli artt. 36 e 38 c.nav.

Anno	Commerciali	Passeggeri	Industriali	Turistiche	Tecniche	Pesca	Totale
2021							
Palermo	1.334.708	349.566	699.133	730.911	63.558	0	**3.177.876**
T. Imerese	210.161	11.806	75.341	91.202	8.021	0	**396.531**
Trapani	261.276	20.723	293.715	92.197	18.474	29.786	**716.171**
P. Empedocle	37.183	9.667	438.776	16.360	3.186.555	29.726	**3.718.267**
Gela (*)	-	-	-	-	-	-	-
Licata (*)	-	-	-	-	-	-	-
Totale	**1.843.328**	**391.762**	**1.506.965**	**930.670**	**3.276.608**	**59.512**	**8.008.845**
2022							
Palermo	1.524.113	430.383	724.651	766.714	68.973	0	**3.514.834**
T. Imerese	135.255	118.765	53.865	76.532	2.699	0	**387.116**
Trapani	257.451	30.845	386.526	89.731	24.060	31.474	**820.087**
P. Empedocle	63.624	22.858	595.662	37.287	3.034.158	21.282	**3.774.871**
Gela (*)	0	0	494.214	7.147	0	0	**501.361**
Licata (*)	19.341	0	15.646	3.089	0	7.035	**45.111**
Totale	**1.999.784**	**602.851**	**2.270.564**	**980.500**	**3.129.890**	**59.791**	**9.043.380**

(*) I dati riportati nella tabella e relativi ai porti di Gela e di Licata, sono riferiti al solo periodo che va dal 25 maggio 2022 al 31 dicembre 2022, in quanto il passaggio di consegne dei porti e delle relative pratiche, da parte dell'Assessorato regionale del territorio e dell'ambiente della Regione Siciliana, è stato formalizzato con verbale sottoscritto in data 25 maggio 2022.
Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

Da un confronto tra i dati dell'esercizio in esame e quelli dell'esercizio precedente limitato ai quattro porti considerati nell'ultimo referto (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) emerge come l'ammontare dei canoni concessori accertati nel 2022 faccia registrare un complessivo incremento - passandosi da euro 8.008.845 ad euro 8.496.908 - dovuto principalmente agli aumenti che hanno interessato lo scalo palermitano, quello trapanese e quello di Porto Empedocle.

Si osserva, peraltro, che con decreto presidenziale n. 380 del 15 dicembre 2022, l'ente ha disposto:

- la sospensione (nelle more di un approfondimento tecnico-amministrativo per l'uniforme applicazione della disciplina e dei criteri del regolamento interno d'uso delle aree demaniali marittime) del decreto presidenziale n. 270 del 21 settembre 2022, recante l'applicazione della soglia di aumento del 50 per cento rispetto al canone dell'anno precedente per le concessioni nei porti di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle scadute o in scadenza nel 2022 ed il cui canone rideterminato presentasse un incremento del 70 per cento rispetto al 2022 (fino al raggiungimento dell'importo previsto nella determina di canone e, comunque, per un periodo massimo di tre anni);
- l'incremento dei canoni demaniali, per l'anno 2023, nella misura del 10 per cento rispetto all'anno 2022, per i porti di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle (fatto salvo l'adeguamento Istat), ad eccezione delle concessioni aventi ad oggetto finalità turistico-ricreative la cui durata è stata prolungata al 31 dicembre 2023 dall'art. 3 della l. n. 118 del 2022.

Per quanto attiene all'incidenza della voce relativa ai canoni concessori accertati sul totale delle entrate correnti accertate, si registra un leggero incremento della percentuale di riferimento (38,7 per cento) rispetto all'omologo dato dell'esercizio 2021 (38,2 per cento).

La tabella che segue evidenzia, altresì, come nel 2022 vi sia stato un aumento del tasso di riscossione dei canoni demaniali (96,2 per cento), dato questo che conferma la tendenza al miglioramento della percentuale di riscossione già rilevata nel referto per l'esercizio 2021.

Tabella 12 - Incidenza canoni demaniali accertati e riscossi

Esercizio	Entrate correnti	Canoni accertati	% su entrate correnti	Canoni riscossi	% su canoni accertati
	A	B	B/A	C	C/B
2020	16.675.899	7.895.085	47,3	7.062.887	89,5
2021	21.181.628	8.082.801	38,2	7.649.403	94,6
2022	24.045.517	9.307.249	38,7	8.958.332	96,2

Fonte: rendiconti generali AdSP relativi agli esercizi 2020, 2021 e 2022

Nel complesso, i canoni concessori accertati nel 2022 per il porto di Palermo ammontano ad euro 3.706.749 (mentre nel 2021 erano pari ad euro 3.194.916), per lo scalo di Termini Imerese l'importo accertato è di euro 387.132 (mentre nel 2021 era pari ad euro 396.529), per lo scalo di Trapani l'importo è di euro 980.262 (mentre nel 2021 era pari ad euro 790.129) e per Porto Empedocle l'importo è di euro 3.597.692 (mentre nel 2021 era pari ad euro 3.701.226); a questi si aggiungono i canoni concessori relativi ai porti di Licata, pari ad euro 59.373, e Gela, pari ad euro 576.042.

La gestione di competenza si caratterizza per la riscossione di canoni concessori nella misura di euro 8.958.332 (a fronte di euro 7.649.403 nel 2021) e la formazione di un residuo di euro 348.921, pari al 3,89 per cento dell'importo complessivo accertato e direttamente collegato a rateazioni autorizzate.

L'ammontare delle riscossioni effettuate nel 2022 - comprensive di somme di competenza e residui - raggiunge l'importo di euro 9.467.278.

L'AdSP ha precisato, in riscontro a nota istruttoria, che la differenza tra gli importi dei canoni concessori accertati nell'anno 2021 (euro 8.008.845) e nell'anno 2022 (euro 9.043.380) - quali risultanti dalle comunicazioni periodiche a questa Sezione - e gli importi dei canoni concessori accertati risultanti dal rendiconto dell'amministrazione ([14]) risiede nella circostanza per cui i primi due dati menzionati fanno riferimento al solo ammontare dei canoni demaniali marittimi afferenti alle concessioni demaniali *ex* art. 36 c.nav. e alle autorizzazioni all'anticipata occupazione *ex* art. 38 c.nav. mentre il dato relativo agli importi dei canoni risultante dal rendiconto generale include, oltre all'ammontare dei canoni delle concessioni demaniali *ex* art. 36 c.nav. e delle autorizzazioni all'anticipata occupazione *ex* art. 38 c.nav., gli introiti afferenti

([14]) Per l'annualità 2021 l'importo è pari ad euro 8.082.801 (su un totale delle entrate per "Redditi e proventi patrimoniali" pari ad euro 8.084.282) mentre per l'annualità 2022 l'importo è pari ad euro 9.307.249 (su un totale delle entrate per "Redditi e proventi patrimoniali" pari ad euro 9.308.253).

all'uso del demanio marittimo, come i canoni per le occupazioni temporanee e per depositi temporanei di merci in banchina (art. 50 c.nav.), le indennità di abusiva occupazione e gli interessi di dilazione e/o di mora applicati alle rateizzazioni dei pagamenti dei canoni demaniali.

Nella relazione annuale sull'esercizio 2022, l'ente ha riferito di aver proceduto, per le situazioni critiche non regolarizzate, all'escussione delle polizze fideiussorie ed all'avvio delle azioni di recupero tramite l'ufficio legale, anche in concomitanza con i relativi provvedimenti di decadenza.

5.2 Servizi di interesse generale

Con la novella dell'art. 6, c. 4, lett. c), della l. n. 84 del 1994 ad opera del d.lgs. n. 232 del 2017, le attività dirette alla fornitura di servizi di interesse generale agli utenti portuali non sono più individuate con decreto, ma è compito di ciascuna AdSP determinare quali attività rientrino tra i servizi di interesse generale da affidare in concessione e quali possano essere svolte in forza di diverse procedure di affidamento ([15]).

Per quanto concerne l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, i servizi di interesse generale di competenza dell'ente sono stati individuati con i decreti presidenziali n. 770 del 31 dicembre 2020 (per i porti di Palermo e Termini Imerese), n. 237 del 30 giugno 2023 (per lo scalo di Porto Empedocle) e n. 238 del 30 giugno 2023 (per lo scalo di Trapani) ([16]) e consistono nel servizio idrico, nel servizio di illuminazione, nel servizio di pulizia (comprensivo dello specchio acqueo portuale) nonché nel servizio di supporto ai passeggeri e nel servizio di instradamento.

Con decreto n. 412 del 25 maggio 2020, è stato autorizzato l'avvio della procedura di gara per l'affidamento della concessione, mediante la formula della finanza di progetto, dei lavori e di gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese sulla base del *project financing* presentato dall'operatore economico già affidatario del servizio di viabilità ed instradamento ai varchi portuali del Porto commerciale di Palermo nonché del servizio di *bus* navetta.

([15]) Cfr., in tal senso, circolare Mit del 17 aprile 2018.

([16]) Con decreto presidenziale n. 106 del 10 aprile 2025 l'efficacia dei decreti presidenziali nn. 237 del 30 giugno 2023 e 238 del 30 giugno 2023 è stata sospesa fino ad un periodo massimo di 12 mesi, nelle more della complessiva rivalutazione dei fabbisogni reali nonché delle effettive esigenze degli utenti portuali.

Con decreto presidenziale n. 636 dell'8 ottobre 2020 è stata disposta - all'esito della procedura di gara - l'aggiudicazione della concessione all'operatore stesso per la durata di 20 anni.
La convenzione, stipulata in data 31 dicembre 2020, prevede l'erogazione di tutti i servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese specificamente afferenti ai seguenti ambiti:

- raccolta e smaltimento dei rifiuti, compresa la pulizia degli specchi acquei;
- gestione della rete elettrica;
- gestione della rete idrica e dei servizi di erogazione;
- gestione dell'infomobilità, ivi compresi i servizi di instradamento/viabilità e *bus* navetta;
- gestione dei parcheggi;
- pulizia e decoro urbano;
- manutenzione delle aree comuni, comprese le attività di movimentazione dei parabordi;
- progettazione e realizzazione delle opere a servizio delle aree comuni del porto di Palermo;
- servizi accessori, tesi a migliorare l'infrastruttura portuale e la fruizione dei servizi da parte degli utenti portuali.

Per quanto attiene al ricorso alla finanza di progetto, l'AdSP ha comunicato - in riscontro ad una richiesta formulata con nota istruttoria - che: "l'istituto del project financing è stato ritenuto quello maggiormente idoneo in quanto comportante, a differenza degli altri strumenti giuridici previsti dal […] Codice dei Contratti, l'allocazione in capo all'operatore economico, costantemente monitorata mediante l'equilibrio economico finanziario, del rischio di costruzione, del rischio di disponibilità e del rischio di domanda dei servizi resi per il periodo di gestione dell'opera. In concreto, in luogo della mera corresponsione di un corrispettivo a fronte dell'espletamento di singoli servizi, l'AdSP ha ritenuto maggiormente rispondente all'interesse pubblico utilizzare uno strumento giuridico che consenta il raggiungimento dei propri fini istituzionali mediante il riconoscimento del diritto di gestione dell'opera a fronte di un investimento posto in essere dall'operatore economico, mediante cui lo stesso ottiene dall'utenza che si avvale dell'opera gestita o del servizio erogato - e non dall'Amministrazione - i relativi introiti. La scelta operata dall'Amministrazione si fonda, altresì, sul presupposto che i servizi di interesse generale debbano essere forniti da un unico operatore economico in considerazione del fatto che la loro stretta interconnessione e l'estensione territoriale della

circoscrizione portuale non consentirebbero un'erogazione efficace da parte di una pluralità di operatori: e, infatti, soltanto l'unicità del soggetto erogatore consente di evitare interferenze funzionali e operative, che potrebbero compromettere l'efficace ed efficiente erogazione dei servizi generali all'utenza, e l'adozione di articolate procedure di coordinamento tra gli appaltatori, le quali implicherebbero un inutile dispendio di attività amministrativa".

L'AdSP ha, inoltre, precisato che al fine di individuare l'affidatario è stata esperita una procedura aperta sopra soglia comunitaria ai sensi del combinato disposto degli artt. 60 e 183 del d.lgs. n. 50 del 2016, per garantire la partecipazione di tutti gli operatori, nazionali e comunitari, che vi avessero interesse.

In data 21 ottobre 2022, l'AdSP ha stipulato l'atto aggiuntivo per l'estensione - prevista dall'art. 4 della convenzione del 31 dicembre 2020 - dei servizi oggetto di concessione agli ulteriori porti del *network* e, nello specifico, agli scali di Trapani e di Porto Empedocle. Invero, già con i decreti presidenziali n. 91 del 19 marzo 2021, n. 385 del 28 dicembre 2021, n. 86 del 21 marzo 2022 e n. 154 del 31 maggio 2022 era stata disposta l'estensione, al porto di Trapani, dei servizi generali oggetto della convenzione. Inoltre, con il decreto presidenziale n. 296 del 12 ottobre 2022, è stata disposta l'estensione dei servizi anche allo scalo di Porto Empedocle, con autorizzazione al Responsabile unico del procedimento alla modifica della concessione con separato atto aggiuntivo. Quest'ultimo provvedimento riconosce che l'importo complessivo, oggetto della menzionata modifica, è pari ad euro 5.382.000, di cui euro 1.112.384 per i servizi aggiuntivi già espletati (dal marzo 2021 al settembre 2022) ed euro 4.269.616 per gli ulteriori servizi aggiuntivi da espletare.

Inoltre, l'AdSP ha sottoscritto, in data 29 giugno 2023, un secondo atto aggiuntivo (rep. n. 518/2023) alla convenzione del 31 dicembre 2020, recante l'approvazione del riequilibrio del piano economico-finanziario mediante l'aumento dei ricavi, la riduzione del 50 per cento dei canoni concessori annui relativi a due parcheggi del porto di Palermo, lo stralcio di alcuni investimenti secondari e l'estensione della durata del rapporto concessorio di 3 anni (per un totale di 23 anni).

Nel giugno del 2024, l'AdSP ha inviato all'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) una richiesta di parere in ordine alla concessione dei lavori e della gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese e, segnatamente, in merito alla portata

applicativa dell'art. 175 del d.lgs. n. 50 del 2016 rispetto all'estensione dei servizi agli altri porti del *network*.

All'esito dell'istruttoria svolta, l'Anac ha osservato (Fascicolo UVCP n. 3590/2024) che:

- la modifica del rapporto concessorio formalizzata con il primo atto aggiuntivo non rientra nei casi di cui all'art. 175, comma 1, lett. a), b), c) ed e) del d.lgs. n. 50 del 2016, legittimanti il ricorso a tale istituto senza una nuova procedura di aggiudicazione;
- la facoltà di estensione dei servizi di interesse generale agli altri porti del *network*, contemplata dalla convenzione del 31 dicembre 2020 e dal capitolato di gestione, non era presente nella proposta presentata dall'operatore economico e successivamente integrata, né nel bando, nel disciplinare, nel progetto di fattibilità posto a base di gara e nell'offerta presentata da tale società;
- l'anzidetta facoltà di estensione non era contemplata negli iniziali documenti di gara mediante clausole "*chiare, precise e inequivocabili*" né era stata computata nel valore stimato complessivo della concessione;
- non ricorre, pertanto, l'ipotesi di cui all'art. 175, comma 1, lett. a), del d.lgs. n. 50 del 2016, né ricorrono quelle delle successive lett. b) e c), non avendo l'AdSP dimostrato l'impraticabilità di un cambiamento del concessionario per motivi economici o tecnici o, comunque, la sussistenza di circostanze non prevedibili secondo l'ordinaria diligenza e tali da rendere necessaria la modifica;
- la modifica della concessione in esame deve considerarsi sostanziale (art. 175, comma 7, del d.lgs. n. 50 del 2016) in quanto altera considerevolmente gli elementi essenziali del contratto originariamente pattuito e, laddove prevede l'estensione dell'ambito applicativo della convenzione ad altri porti, introduce una condizione che, ove originariamente prevista, avrebbe potuto consentire una maggiore partecipazione alla procedura di aggiudicazione anche da parte di operatori economici che operano *in loco*, oltre a contemplare nuove condizioni contrattuali che hanno presumibilmente modificato alcuni parametri su cui fonda l'equilibrio economico della concessione iniziale in favore del concessionario, in assenza peraltro di una preliminare valutazione istruttoria;
- l'anzidetta modifica ha alterato la natura generale della convenzione stessa, con conseguente impossibilità, per l'AdSP, di invocare a fondamento della sua legittimità la

disposizione di cui all'art. 175, comma 4, del d.lgs. n. 50 del 2016, dovendo tale norma essere interpretata in combinato disposto con il successivo comma 5 secondo cui la modifica di cui al comma 4 non può alterare la natura generale della concessione;

- l'operato dell'AdSP non è aderente alla normativa di settore laddove dispone la modifica della concessione formalizzata con il primo atto aggiuntivo e avente ad oggetto l'estensione dei servizi di interesse generale nei porti di Trapani e Porto Empedocle fino al 31 luglio 2025;
- non sarebbe parimenti conforme alla normativa di settore l'allineamento dei nuovi servizi affidati al concessionario (fino al 31 luglio 2025) a tutta la durata della convenzione (pari a 23 anni, all'esito della proroga disposta in sede di revisione del piano economico-finanziario).

L'Anac ha, inoltre, assegnato all'ente il termine di 45 giorni per la valutazione di eventuali azioni a tutela dell'interesse pubblico al fine di garantire la gestione dei servizi in questione secondo canoni coerenti con la normativa di settore.

Sul punto, l'AdSP ha rappresentato all'Anac - ed a questa Sezione - di aver avviato una procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando in relazione al servizio di pulizia aree interne ed esterne al *terminal* passeggeri (inclusa la pulizia degli specchi acquei portuali e manutenzione del verde e rimozione rifiuti speciali) nonché per il servizio di instradamento, presso lo scalo di Porto Empedocle, precisando come si trattasse di soluzione meramente temporanea nelle more della valutazione del fabbisogno complessivo dei servizi di interesse generale. L'ente ha, inoltre, comunicato che avrebbe proceduto in senso analogo per il porto di Trapani, i cui servizi erano in scadenza nel primo semestre del 2025.

All'esito di successiva richiesta istruttoria, l'ente ha comunicato che per l'affidamento dei servizi generali nei porti di Trapani e Porto Empedocle sono state intraprese le seguenti iniziative:

- in data 13 maggio 2025 è stato pubblicato il bando relativo alla gara "Porto di Trapani - Servizio di instradamento e viabilità" e la gara è stata aggiudicata in data 27 giugno 2025;
- in data 20 giugno 2025 è stato pubblicato il bando relativo alla gara "Servizio di pulizia delle aree comuni dei Porti di Trapani e Porto Empedocle, decespugliamento, cura del verde, pulizia garitte, rimozione rifiuti speciali pericolosi e non abbandonati da ignoti e

relativi conferimenti a discarica piattaforma - Durata di 4 anni + opzione di proroga per 6 mesi - Gara suddivisa in due lotti - Lotto 1 - Trapani" e "Servizio di pulizia delle aree comuni dei Porti di Trapani e Porto Empedocle, decespugliamento, cura del verde, pulizia garitte, rimozione rifiuti speciali pericolosi e non abbandonati da ignoti e relativi conferimenti a discarica piattaforma - Lotto 2 - Porto di Porto Empedocle", in corso di svolgimento;

- in data 25 giugno 2025 è stato pubblicato il bando relativo alla gara "Servizio di presidio e pulizia dei Terminal dei Porti di Trapani e Porto Empedocle e degli uffici dell'AdSP ivi ubicati - Durata di 4 anni + opzione di proroga per 6 mesi - Gara suddivisa in due lotti – Lotto 1 – Porto di Trapani" e "Servizio di presidio e pulizia dei Terminal dei Porti di Trapani e Porto Empedocle e degli uffici AdSP ivi ubicati - Durata di 4 anni + opzione di proroga per 6 mesi - Gara suddivisa in due lotti - Lotto 2 - Porto di Porto Empedocle", in corso di svolgimento.

In ragione di quanto innanzi segnalato, la Sezione richiama l'attenzione dell'AdSP, del Collegio dei revisori e dell'amministrazione vigilante in ordine al rispetto delle norme in materia di contratti pubblici.

In riferimento ai servizi di interesse generale per i porti di Gela e Licata, l'AdSP ha rappresentato che, nel 2022 gli stessi non erano stati ancora individuati in quanto - essendo avvenuto il passaggio di consegne in tale anno - l'ente ha effettuato una ricognizione degli stessi. In seguito, l'ente ha comunicato a questa Sezione di non ritenere necessaria l'individuazione e la conseguente attivazione dei servizi di interesse generale per i summenzionati scali, considerata l'assenza di traffico passeggeri e tenuto conto della circostanza per la quale i predetti porti sono incardinati nel territorio e nella rete dei servizi cittadini.

5.3 Traffico portuale

Nel 2022, il traffico portuale delle merci nei porti del sistema del Mare di Sicilia Occidentale presenta dei dati in linea con quelli dell'esercizio precedente.

In particolare, la crescita del traffico merci presso gli scali di Termini Imerese, Porto Empedocle e Palermo è ampiamente superiore alla contrazione registrata nel porto di Trapani, e si registra una sostanziale invarianza dei volumi a livello aggregato.

Per una visione d'insieme dei traffici del *network* siciliano, la tabella che segue mette a confronto i dati aggregati relativi al traffico registrato negli anni 2021 e 2022, con i relativi proventi finanziari legati alla movimentazione delle merci ed al traffico passeggeri. Si precisa, in merito, che la tabella non include i dati relativi al traffico portuale dell'anno 2022 presso gli scali di Gela e Licata in quanto l'AdSP - come da quest'ultima comunicato in riscontro a richiesta istruttoria - non dispone di tali informazioni per essere subentrata alla Regione Siciliana nel corso di tale esercizio e per aver iniziato la raccolta dei dati in data 1° gennaio 2023.

Già nel referto per l'esercizio 2021 l'Autorità aveva segnalato che per i porti di Palermo e Termini Imerese le somme introitate al bilancio pervengono all'AdSP con un unico codice identificativo del tributo, sicché non era possibile istituire capitoli di entrata separati per i due porti, con conseguente imputazione dell'entrata al solo porto di Palermo.

Analogo criterio era stato adottato per la contabilizzazione dei diritti fissi sui passeggeri.

In riferimento ai proventi derivanti dal diritto fisso applicato ai passeggeri, l'ente ha evidenziato - nella relazione del Presidente al bilancio consuntivo - l'applicazione, per i primi tre mesi dell'anno, delle tariffe previste nel decreto presidenziale n. 187 del 20 dicembre 2017 e per i mesi successivi le tariffe previste nel decreto presidenziale n. 374 del 2021, precisando che gli aumenti di un euro del diritto fisso sui passeggeri in transito e di 0,40 centesimi del diritto fisso sono stati finalizzati all'incremento delle misure di controllo e di vigilanza portuale all'interno del porto in materia di *security*.

Si osserva, peraltro, che

- con decreto presidenziale n. 26 del 24 gennaio 2024 l'AdSP ha ridotto "Per finalità promozionali", i diritti autonomi, di cui ai punti 1, 3, 4 e 5 dell'articolo 2 del decreto n. 374 del 2021 dovuti dai vettori marittimi per i passeggeri che imbarcano/sbarcano su/da navi ro-ro, per l'imbarco/sbarco su/da navi ro-ro di automezzi pesanti, auto commerciali ed auto al seguito, per l'anno 2023 e per il porto di Termini Imerese;

- con decreto presidenziale n. 80 del 6 marzo 2024, l'AdSP ha disposto che "Per finalità promozionali ed incentivanti sono ridotti del 50%, per il periodo 2024-2028 ed esclusivamente per il porto di Termini Imerese, i diritti autonomi di cui al decreto n. 374/2021 e s.m.i.", prevedendo altresì il riesame annuale e l'eventuale riduzione o revoca della misura;
- con decreto presidenziale n. 62 del 27 febbraio 2025, l'AdSP "Al fine, almeno, di mantenere costante il livello dei traffici e, ove possibile, di incentivare gli stessi" ha disposto l'ulteriore riduzione del 10 per cento dei diritti i diritti autonomi di cui al decreto n. 374/2021 presso lo scalo di Termini Imerese (per una riduzione totale del 60 per cento) a partire dal 1° marzo 2025 e fino al 31 dicembre 2025.

La Sezione - avuto riguardo all'incidenza di tale misura sulle entrate dell'ente negli esercizi successivi a quello in esame - riserva di effettuare un approfondimento istruttorio sulla materia nell'ambito dei prossimi referti.

Tabella 13 - Traffico portuale e relativo gettito

	Palermo		Termini I.		Trapani		P. Empedocle		Totale	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Merci (tonn.te)	7.637.948	7.730.048	1.354.004	1.368.690	612.104	583.797	554.314	664.898	**10.158.370**	**10.347.433**
Containers (unità T.E.U.)	14.107	13.962	-	-	11.664	10.950	-	-	**25.771**	**24.912**
Navi (unità)	9.028	8.444	792	790	4.730	4.606	1.080	1.100	**15.630**	**14.940**
Passeggeri (unità)	1.279.659	1.981.323	53.178	71.346	968.946	1.099.136	54.431	79.133	**2.356.214**	**3.230.938**
Tasse portuali sulle merci (accert.ti)	244.662	287.146	-	-	118.553	152.686	1.255.543	1.254.755	**1.618.758**	**1.694.587**
Tasse di ancoraggio (accert.ti)	277.214	360.809	-	-	145.772	70.240	412.301	434.750	**835.287**	**865.798**
Diritto fisso sui passeggeri (accert.ti)	7.009.597	6.976.855	-	-	361.860	894.550	26.746	70.014	**7.398.203**	**7.941.419**

(*) La tabella non include i dati relativi al traffico portuale dell'anno 2022 presso gli scali di Gela e Licata.
Fonte: dati AdSP

La disamina dei dati afferenti al traffico merci evidenzia una significativa crescita, con oltre 10,3 milioni di tonnellate di merci movimentate (+1,86 per cento rispetto al 2021).

A tal riguardo, si evidenzia che il volume del traffico di merci presso il porto di Palermo rappresenta il 74,70 per cento del totale (a fronte del 75,18 per cento del 2021) seguìto dallo scalo di Termini Imerese che rappresenta il 13,22 per cento del totale (a fronte del 13,32 per cento del 2021).

Il flusso complessivo dei passeggeri mostra un aumento del 37,12 per cento, attestandosi su circa 3,2 milioni di unità.

In particolare, nell'anno 2022, il traffico passeggeri del porto di Palermo è aumentato del 54,83 per cento, quello di Termini Imerese del 34,16 per cento, quello di Porto Empedocle del 45,38 per cento e quello del porto di Trapani del 13,43 per cento.

L'incremento dell'affluenza si concentra, quindi, nel porto di Palermo, la cui incidenza sul totale dei passeggeri passa dal 54,30 per cento del 2021 al 61,32 per cento del 2022.

In merito, deve evidenziarsi che l'AdSP ha precisato - in riscontro ad una richiesta istruttoria - che la riduzione dell'ammontare dei diritti fissi presso lo scalo palermitano a fronte dell'aumento del numero dei passeggeri consegue alla concessione trentennale rilasciata in favore di un operatore privato, con decorrenza dall'anno 2022, e relativa all'uso delle banchine destinate all'ormeggio delle unità da crociera, delle aree demaniali adiacenti destinate all'accoglienza dei croceristi e ai servizi connessi, nonché delle relative pertinenze per i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, a fronte del pagamento di un canone concessorio fisso annuo al quale si aggiunge un canone variabile che sostituisce i diritti autonomi previsti *ex lege*.

Inoltre, il *network* siciliano conferma nel 2022 le posizioni raggiunte nel 2021 in relazione alle tasse portuali sulle merci (+4,68 per cento), alle tasse portuali di ancoraggio (+3,65 per cento) ed al diritto fisso sui passeggeri (+7,34 per cento), mentre fa registrare una leggera flessione sul piano del numero di navi ospitate (-4,41 per cento) e del volume di *containers* (-3,33 per cento).

5.4 Attività negoziale

Per l'approvvigionamento di beni e servizi l'AdSP è tenuta ad applicare, quale ente pubblico non economico, il codice dei contratti pubblici (d.lgs. n. 50 del 2016 e ss.mm.ii., vigente *ratione temporis* nell'esercizio in esame) nonché a conformarsi alle linee guida approvate dall'Autorità nazionale anticorruzione ed ai decreti attuativi emanati dai Ministeri competenti in materia.

L'Autorità ha assicurato che il regolamento interno per l'affidamento di lavori, servizi e forniture - approvato con decreto presidenziale n. 44 del 15 febbraio 2021 ed aggiornato con decreto presidenziale n. 371 del 30 novembre 2022 - è adeguato alle modifiche legislative intervenute in materia e, in particolare, alle disposizioni introdotte dal d.l. 18 aprile 2019, n. 32, convertito con l. 14 giugno 2019, n. 55, ed al regime derogatorio introdotto dal d.l. 16 luglio 2020, n. 76 (c.d. "*Decreto semplificazioni*"), convertito con l. 11 settembre 2020, n. 120 nonché alle disposizioni di cui al d.l. n. 77 del 2021 convertito con l. n. 108 del 2021 ([17]).

La disciplina prevede, tra l'altro, la nomina del Responsabile unico del procedimento (Rup) per ogni tipo di affidamento e la digitalizzazione completa di tutte le procedure, al fine di implementare un adeguato sistema gestionale informatizzato degli affidamenti dei contratti pubblici.

È previsto, altresì, l'affidamento diretto per le procedure di importo inferiore ad euro 40.000; in tal caso, la scelta dell'operatore economico cui affidare i lavori, i servizi o le forniture viene demandata direttamente al Rup, chiamato ad operare, principalmente, mediante la consultazione di appositi elenchi (Albo dei fornitori, Me.Pa., Consip) nel rispetto del principio di rotazione degli inviti e degli affidamenti; per le procedure di importo superiore ai limiti predetti è prevista l'adozione della procedura di gara, da espletare nel rispetto dei criteri fissati dal regolamento stesso.

In materia di utilizzo degli strumenti di acquisto centralizzato previsti per specifiche categorie merceologiche di beni e servizi individuate per legge, l'AdSP può ricorrere, altresì, al sistema delle convenzioni stipulate da Consip Spa ai sensi dell'art. 26, c. 1 e 3, della l. 23 dicembre 1999, n. 488 e al Mercato elettronico della pubblica amministrazione (Me.Pa.) ([18]).

([17]) L'AdSP ha, inoltre, rappresentato che è in corso l'attività di aggiornamento del regolamento interno per l'affidamento di lavori, servizi e forniture sulla base delle disposizioni di cui al d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36.

([18]) In particolare, quale ente pubblico non economico l'AdSP ha la facoltà di ricorrere a tali convenzioni ai sensi dell'art. 1, c. 449, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 mentre il successivo c. 450 prevede l'obbligo del ricorso al Me.Pa. per gli acquisti di beni e servizi di importo pari o superiore a 5.000 euro e inferiore alla soglia di rilievo comunitario.

La seguente tabella indica - per ciascuna tipologia di acquisto - il numero di contratti stipulati e l'importo complessivo della spesa sostenuta, che passa da euro 19.716.965 del 2021 ad euro 25.060.978.

Tabella 14 - Procedure di affidamento e spesa per tipologia contrattuale

Tipologia	2021			2022		
	Numero contratti	Totale spesa	Composizione % su totale spesa	Numero contratti	Totale spesa	Composizione % su totale spesa
Affidamenti diretti (art. 36, c. 2, lett. a, d.lgs. 50/2016)	52	1.155.430	5,86	62	1.403.955	5,60
Affidamenti diretti (sup. ad euro 40.000) (art. 1, c. 2, lett. a, d.l. n. 76/2020)	20	1.354.816	6,87	52	3.574.573	14,26
Procedura negoziata (art. 36, c. 2, lett. b, d.lgs. 50/2016)	7	5.873.264	29,80	14	7.517.000	30
Procedura negoziata con un solo operatore (art. 63 d.lgs. 50/2016)	4	5.839.000	29,61	2	5.000.000	19,95
Procedura aperta (art. 60 d.lgs. 50/2016)	7	4.667.955	23,67	7	6.410.000	25,58
Convenzioni Consip, Me.Pa., accordi quadro, ecc.	14	826.500	4,19	10	1.155.450	4,61
TOTALE	**104**	**19.716.965**	**100**	**147**	**25.060.978**	**100**

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

Nel 2022, il 25,58 per cento della spesa effettuata è stata aggiudicata con procedura aperta (a fronte del 23,67 per cento dell'esercizio 2021), mentre nei restanti casi la scelta del contraente è stata ripartita tra:

- affidamenti diretti ai sensi dell'art. 36, c. 2, lett. a), d.lgs. n. 50 del 2016 (5,60 per cento a fronte del 5,86 per cento dell'esercizio 2021);
- affidamenti diretti ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. a), d.l. n. 76 del 2020 (14,26 per cento a fronte del 6,87 per cento dell'esercizio 2021);

Inoltre, quale amministrazione inserita nel conto economico consolidato della p.a. in base all'elenco individuato dall'Istituto nazionale di statistica (Istat), l'AdSP è tenuta all'approvvigionamento di beni e servizi informatici e di connettività esclusivamente tramite gli strumenti di acquisto e di negoziazione di Consip Spa o dei soggetti aggregatori, ivi comprese le centrali di committenza regionali, per i beni e i servizi disponibili presso gli stessi soggetti (art. 1, c. 512, legge 28 dicembre 2015, n. 208).

- procedure negoziate *ex* art. 36, c. 2, lett. b), d.lgs. n. 50 del 2016 (30 per cento a fronte del 29,80 per cento dell'esercizio 2021);
- procedure negoziate con un solo operatore *ex* art. 63 d.lgs. n. 50 del 2016 (19,95 per cento a fronte del 29,61 per cento dell'esercizio 2021);
- ricorso alle convenzioni Consip e Me.Pa. o ad accordi quadro (4,61 per cento a fronte del 4,19 per cento dell'esercizio 2021).

Nel 2022, l'importo medio dei contratti stipulati con la procedura aperta ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016 è risultato pari ad euro 915.714 (a fronte di euro 666.850 nell'esercizio 2021), mentre quello dei contratti in affidamento diretto - sopra o sotto la soglia dei 40.000 euro - è pari ad euro 43.671 (euro 34.864 nell'esercizio 2021).

Il numero dei contratti stipulati mediante il sistema centralizzato degli acquisti di beni e servizi (convenzioni Consip o ricorso ai sistemi telematici di negoziazione) rimane pressoché invariato rispetto all'esercizio precedente - e, comunque, molto contenuto rispetto al totale degli acquisti - facendo registrare tuttavia un netto incremento della spesa media, che raggiunge l'importo di euro 115.545 (euro 59.035 nell'esercizio 2021).

Con riferimento agli affidamenti diretti, in ragione anche del numero degli stessi, la Sezione raccomanda il rispetto del principio di rotazione e di concorrenza.

5.5 Contenzioso

Nel corso dell'anno 2022 risultavano pendenti n. 40 controversie, con un significativo aumento rispetto ai n. 29 contenziosi dell'esercizio precedente.

Tra i giudizi pendenti al 31 dicembre 2022 figurano due controversie nei confronti dell'Agenzia delle entrate innanzi la Corte di cassazione - all'epoca in attesa di fissazione d'udienza - afferenti, rispettivamente, ad un avviso di accertamento per Ires, Irap e Iva relativi all'anno 2006 ed all'assoggettamento ad imposizione fiscale dei canoni demaniali relativi all'anno di imposta 2007. A queste si aggiungono due giudizi di impugnazione di imposte municipali.

Per quanto attiene alla giurisdizione civile, nel 2022 erano pendenti quattro giudizi di appello: il primo consegue al gravame interposto dal Mit per la condanna di un'impresa, in solido con l'AdSP, al pagamento della somma di euro 67.793, oltre 10.350 euro a titolo di spese di lite, in relazione ad un sinistro del 2011; il secondo è stato promosso da una società mandataria di

un'ATI per l'annullamento di una sentenza del Tribunale di Palermo del 2016 con cui è stata condannata al pagamento in favore dell'AdSP di euro 560.000 (di cui euro 271.125 già versati dal fideiussore) a titolo di recupero di un'anticipazione sul corrispettivo di un contratto di appalto del 1988 rescisso ai sensi dell'art. 27 del r.d. 25 maggio 1895 n. 350; il terzo riguarda l'impugnazione della sentenza n. 2480/2022 resa dal Tribunale di Palermo in data 8 giugno 2022; il quarto attiene all'impugnazione, da parte di una società, del provvedimento del Tribunale di Palermo relativo ad un credito restitutorio per concessioni riguardanti lo scalo di Porto Empedocle.

Tra gli ulteriori giudizi innanzi al giudice civile si segnalano una causa di lavoro (pendente in appello), tre controversie per il risarcimento di danni derivanti da sinistri ed un giudizio di opposizione all'atto di ingiunzione emesso dall'AdSP in ragione dell'omesso pagamento di canoni concessori per euro 302.312 nonché un atto di citazione in opposizione a pignoramento.

La maggior parte delle liti rientra nell'alveo della giurisdizione amministrativa ed attiene all'impugnazione di provvedimenti di revoca, di sgombero, di diniego o di mancato rinnovo di concessioni demaniali o di autorizzazioni a svolgere operazioni e/o servizi portuali.

Con riguardo al possibile impatto di tali liti sul bilancio dell'ente, si evidenzia che nel passivo dello stato patrimoniale è iscritto un fondo rischi per euro 1.810.557 comprensivo del fondo rischi per cause legali pari a complessivi euro 658.696, di un accantonamento di euro 91.444 per il rischio di svalutazione di crediti e di un separato accantonamento di euro 231.094 per i giudizi nei confronti dell'Agenzia delle entrate.

Nello specifico, il fondo di euro 658.696 si compone di una quota pari ad euro 510.755 relativa al contenzioso afferente l'*ex* Autorità portuale di Trapani (su cui v. *infra*) e dell'ulteriore somma di euro 147.941 accantonata a fronte di specifica comunicazione dell'ufficio legale ([19]).

In riferimento a quest'ultimo aspetto, si osserva che la comunicazione dell'ufficio legale n. 0005155/23 del 2 marzo 2023 - acclusa al rendiconto per l'esercizio 2022 - reca la proposta di accantonamento dell'importo di euro 285.318,89 ([20]).

([19]) L'AdSP ha comunicato, in riscontro a richiesta istruttoria, che la determinazione della consistenza del fondo rischi è stata effettuata tenendo conto degli aggiornamenti *medio tempore* intervenuti e valutando la capacità degli stessi di far venire a esistenza nell'anno in corso obbligazioni in capo all'amministrazione, all'esito di una valutazione inerente la probabilità di soccombenza in giudizio e l'ipotetica stima del *quantum* della condanna al pagamento delle spese legali e/o risarcitorie derivante dal provvedimento conclusivo.

([20]) Le proposte di accantonamento effettuate dal responsabile dell'ufficio legale sono riferite a n. 3 controversie ed indicano una percentuale compresa tra il 10 per cento ed il 20 per cento del *petitum*.

6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il rendiconto dell'esercizio 2022 è stato approvato con delibera del Comitato di gestione n. 7 del 26 aprile 2023, previo parere favorevole del Collegio dei revisori in data 18 e 19 aprile 2023, ed è stato approvato dal Mef, con raccomandazione ([21]), in data 13 luglio 2023 e dal Mims il 31 luglio 2023.

Il Mims aveva autorizzato - con nota del 30 dicembre 2021 - l'esercizio provvisorio, fino al 30 aprile 2022, del bilancio di previsione 2022 adottato dal Comitato di gestione giusta delibera n. 4 del 27 ottobre 2021.

Con la successiva nota del 21 gennaio 2022, il Mims - acquisito il parere espresso dal Mef - ha approvato la menzionata delibera di adozione del bilancio previsionale 2022 ed ha contestualmente dichiarato la cessazione dell'esercizio provvisorio.

L'assestamento al bilancio di previsione per l'anno 2022 è stato disposto con delibera del Comitato di gestione n. 27 del 20 luglio 2022 (approvata dal Mef in data 25 agosto 2022 e dal Mims in data 31 agosto 2022).

L'ente ha, inoltre adottato quattro variazioni del bilancio di previsione con delibere del Comitato di gestione n. 23 del 29 aprile 2022 (approvata dal Mef in data 5 luglio 2022 e dal Mims in data 21 luglio 2022), n. 24 del 29 aprile 2022 (approvata dal Mef in data 5 luglio 2022 e dal Mims in data 21 luglio 2022), n. 33 del 20 ottobre 2022 (approvata dal Mef in data 2 dicembre 2022 e dal Mit in data 6 dicembre 2022) e n. 39 del 5 dicembre 2022 (approvata dal Mef in data 12 gennaio 2023 e dal Mit in data 20 gennaio 2023).

Il rendiconto in esame è ancora redatto in conformità agli artt. 36 ss. del regolamento di amministrazione e contabilità adottato dal Comitato portuale dell'*ex* Autorità portuale di Palermo n. 8 del 28 giugno 2007 - approvato dal Ministero vigilante il 6 dicembre 2007 - modificato ed integrato con delibera del Comitato portuale n. 11 del 30 ottobre 2014.

Si rileva, pertanto, la mancata adozione da parte del Comitato di gestione dell'AdSP di un nuovo regolamento di amministrazione e contabilità ai sensi dell'art. 7, c. 8, del d.lgs. n. 169 del 2016 ed in forza del quale alla contabilità finanziaria deve essere affiancato un sistema di

([21]) La raccomandazione è costituita dall'invito all'AdSP a verificare - in sede di assestamento del bilancio di previsione 2023 - l'adeguatezza della quota vincolata dell'avanzo di amministrazione rispetto alla consistenza del Tfr (al netto degli acconti erogati) risultante dalle passività dello stato patrimoniale, ed a procedere all'eventuale allineamento dei due importi.

contabilità economico-patrimoniale, nel rispetto dei principi del d.p.r. 27 febbraio 2003, n. 97 e del nuovo sistema contabile integrato e armonizzato di cui alla l. 31 dicembre 2009, n. 196 ed al relativo decreto legislativo attuativo n. 91 del 31 maggio 2011.

Nelle more dell'entrata in vigore del nuovo regolamento di contabilità, previsto dall'art. 4, c. 3, lett. b), del richiamato d.lgs. n. 91 del 2011, e della introduzione del bilancio armonizzato, continuano ad essere utilizzati gli schemi di bilancio previsti dal d.p.r. n. 97 del 2003, correlati con le voci del Piano dei conti integrato previsto dal d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132, come sostituito dal decreto Mef del 25 gennaio 2019.

Il rendiconto generale è composto dal conto di bilancio (distinto in rendiconto finanziario decisionale e gestionale), dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario indiretto (che espone i flussi finanziari generati dalla gestione ai sensi dell'art. 2425-*ter* c.c.) e dalla nota integrativa (che illustra ed integra i dati di bilancio con elementi informativi anche di natura extracontabile).

Al rendiconto si accompagnano la relazione sulla gestione (redatta ai sensi dell'art. 2428 c.c.), la relazione illustrativa del Presidente (redatta ai sensi dell'art. 36 del regolamento di amministrazione e contabilità) e la relazione del Collegio dei revisori dei conti.

Risultano, inoltre, allegati il quadro generale riassuntivo, la situazione amministrativa, gli elenchi dei residui attivi e passivi, il prospetto riepilogativo della spesa classificata in base alle missioni ed ai programmi di cui al d.p.c.m. 12 dicembre 2012, l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, di cui al d.p.c.m. del 22 settembre 2014, che evidenzia un anticipo medio nei tempi di pagamento di 14,91 giorni (in peggioramento rispetto all'anticipo di 17,37 giorni dell'esercizio precedente) con il relativo prospetto, l'elenco dei contenziosi, il calcolo delle percentuali di promiscuità, le note di variazione, la quietanza di versamento al Mef delle riduzioni di spesa, il piano dei conti integrato delle spese correnti soggette a limitazione e la riclassificazione del piano dei conti integrato ai sensi del d.p.r. n. 132 del 2013.

Si rammenta che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, è entrato in vigore, per effetto del decreto Mef del 29 luglio 2019 - recante l'aggiornamento dei codici gestionali adottati con decreto Mef del 29 maggio 2018 a decorrere dal 1° gennaio 2019 - il nuovo sistema di codifiche gestionali Siope di cui all'art. 14, c. 6, della l. n. 196 del 2009, preordinato a consentire il monitoraggio dei

conti pubblici ed a verificarne la rispondenza con il Sistema europeo dei conti nazionali nell'ambito delle rappresentazioni contabili.

Con successivo decreto Mef del 27 maggio 2022 si è provveduto all'ulteriore aggiornamento dei codici suddetti a partire dal 1° gennaio 2023.

In merito alla riduzione della spesa corrente, il bilancio precisa che il limite delle spese identificate secondo il piano finanziario di cui al d.p.r. n. 132 del 2013 è stato calcolato ai sensi della legge n. 160 del 27 dicembre 2019 nonché della circolare Mef n. 23 del 19 maggio 2022 ([22]) ed è pari ad euro 2.472.611.

Il Collegio dei revisori ha, inoltre, attestato l'avvenuto versamento al bilancio dello Stato della somma di euro 414.846 effettuato nel rispetto dei limiti di spesa previsti dalla vigente normativa.

6.1 Andamento generale della gestione

L'esercizio si è chiuso con un margine operativo lordo (Ebitda) pari ad euro 8.295.724.

Come precisato nella relazione sulla gestione, l'ente - prima dell'inserimento dei crediti e debiti - ha provveduto al riaccertamento degli stessi, consistente nella revisione delle ragioni del loro mantenimento, conservando l'iscrizione in bilancio di quelli per i quali ha ritenuto sussistere la ragione del mantenimento e cancellando gli altri dopo averne verificato l'insussistenza.

Nella tabella che segue sono esposte le principali risultanze contabili emergenti dal rendiconto esaminato, poste a raffronto con quelle del precedente esercizio, alle quali farà seguito un'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale dell'ente.

([22]) Con la circolare n. 23 del 19 maggio 2022 il Mef, attesa la crisi del settore dell'approvvigionamento energetico, ha fornito specifiche indicazioni in merito al rispetto dei vincoli di spesa per l'anno 2022, con riferimento alle spese energetiche. In ragione del rilevante rialzo dei prezzi applicato dai gestori dei servizi energetici, ferma restando la necessità di garantire la realizzazione di tutte le iniziative necessarie ad assicurare il contenimento delle suddette spese, ha consentito, agli enti ed agli organismi pubblici rientranti nell'ambito di applicazione definito dalla legge (art. 1, cc. 590 ss., l. n. 160 del 2019) di escludere, per l'anno 2022, dal limite di spesa per acquisto di beni e servizi individuato dall'art. 1, c. 591, della l. n. 160 del 2019, gli oneri sostenuti per i consumi energetici, quali per esempio energia elettrica, gas, carburanti, combustibili, *et cetera*.

Pertanto, ai fini della determinazione del valore della spesa sostenibile per i beni e servizi, nel rispetto dei limiti consentiti, le voci di spesa relative ai suddetti consumi energetici, per l'esercizio 2022, non concorrono alla determinazione della base di riferimento della media dei costi per l'acquisizione di beni e servizi sostenuti nel triennio 2016-2018.

L'ente ha, quindi, riformulato il valore medio sostenuto negli esercizi finanziari dal 2016 al 2018 escludendo dal calcolo le spese sostenute per consumi energetici.

Tabella 15 - Principali risultati della gestione

	2021	2022	Var. % 2022-2021
a) Risultato finanziario di competenza	-4.818.296	-6.844.856	42
- saldo corrente	*4.058.405*	*3.419.627*	*-15,7*
- saldo in c/capitale	*-8.876.701*	*-10.264.483*	*15,6*
b) Avanzo d'amministrazione	27.330.951	23.801.391	-12,9
c) Saldo di cassa al 31/12	72.454.237	111.212.470	53,5
d) Avanzo economico	1.411.568	3.447.034	144,2
e) Patrimonio netto	198.361.564	201.808.598	1,7

(*) Importi arrotondati
Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati dei rendiconti generali 2021 e 2022

La gestione di competenza dell'esercizio 2022 chiude con un disavanzo finanziario di euro 6.844.856, risultante dalla somma algebrica tra il saldo di parte corrente, positivo per euro 3.419.627, ed il saldo di parte capitale, negativo per euro 10.264.483.

L'avanzo di amministrazione di fine esercizio registra un decremento passando da 27,3 milioni a 23,8 milioni (-12,9 per cento) ed è vincolato per l'importo di euro 14.003.890, sicché la parte disponibile dello stesso è pari ad euro 9.797.501.

Sotto il profilo economico, invece, la gestione chiude con un avanzo di euro 3.447.034, in miglioramento del 144,2 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Il patrimonio netto si incrementa di conseguenza, passando da 198,4 milioni a 201,8 milioni.

6.2 Rendiconto finanziario

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati risultanti dal conto del bilancio 2022 posti a raffronto con quelli del 2021, con le relative variazioni assolute e percentuali.

Tabella 16 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza)

	2021	2022	Var. assoluta	Var. %
ACCERTAMENTI				
Correnti	21.181.628	24.045.517	2.863.889	13,5
In conto capitale	15.752.245	283.244.060	267.491.815	1.698,1
Per partite di giro	43.791.133	10.324.173	-33.466.960	-76,4
Totale entrate	**80.725.006**	**317.613.750**	**236.888.744**	**293,4**
IMPEGNI				
Correnti	17.123.223	20.625.890	3.502.667	20,4
In conto capitale	24.628.946	293.508.543	268.879.597	1.091,7
Per partite di giro	43.791.133	10.324.173	-33.466.960	-76,4
Totale spese	**85.543.302**	**324.458.606**	**238.915.304**	**279,3**
Avanzo/disavanzo finanziario	**-4.818.296**	**-6.844.856**	**-2.026.560**	**42**

(*) Importi arrotondati
Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati dei rendiconti generali 2021 e 2022

Le entrate correnti sono quantificate in euro 24.045.517 (euro 21.181.628 nel 2021) e sono costituite dalle entrate tributarie, dalle entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi, da proventi derivanti da redditi e proventi patrimoniali, dalle poste correttive di spese correnti e dalle entrate non classificabili in altre voci.

Le stesse rappresentano il 7,57 per cento dell'importo aggregato delle entrate accertate, pari a complessivi euro 317.613.750.

Le entrate in conto capitale ammontano ad euro 283.244.060 - pari all'89,17 per cento dell'ammontare aggregato delle entrate accertate - e sono composte per la maggior parte da trasferimenti statali per spese di manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale (euro 16.588.495) e da finanziamenti dello Stato per l'esecuzione di opere di grande infrastrutturazione (euro 265.212.604).

Le partite di giro ammontano ad euro 10.324.173.

Le uscite correnti sono quantificate in euro 20.625.890 (euro 17.213.223 nel 2021) e sono costituite da spese di funzionamento, spese per interventi diversi, oneri comuni, trattamenti di quiescenza, integrativi e sostitutivi ed accantonamenti a fondi rischi ed oneri. Le stesse rappresentano il 6,35 per cento del totale aggregato delle uscite (euro 324.458.606).

Le uscite in conto capitale ammontano ad euro 293.508.543 - pari all'89,17 per cento dell'ammontare aggregato delle uscite impegnate - ed attengono principalmente all'acquisizione di immobili ed opere portuali (euro 269.812.502) nonché a lavori di manutenzione straordinaria (euro 19.490.371).

Il disavanzo finanziario, pari ad euro 6.844.856 è, quindi, dovuto alla gestione in conto capitale la quale - similmente a quanto avvenuto nell'esercizio precedente - evidenzia un saldo negativo di competenza per euro 10.264.483 (a fronte di un saldo negativo per euro 8.876.701 nel 2021).

Nella tabella che segue vengono analizzate più in dettaglio le voci di entrata e di spesa che hanno determinato tale risultato.

Tabella 17 - Rendiconto gestionale

	2021	2022	Var. %
ENTRATE CORRENTI			
Entrate tributarie	2.613.004	2.738.681	4,8
Vendita di beni e prestazione di servizi	7.679.220	8.051.774	4,9
Redditi e proventi patrimoniali	8.084.282	9.308.253	15,1
Poste correttive e compensative di spese correnti	440.267	826.397	87,7
Entrate non classificabili in altre voci	2.364.855	3.120.412	31,9
TOTALE	**21.181.628**	**24.045.517**	**13,5**
ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
Alien.ne di immobi.ni tecniche e di beni imm.li	0	197.512	100
Realizzo di valori mobiliari	0	0	0
Trasferimenti dello Stato	15.701.745	281.801.098	1.694,7
Trasferimenti della Regione	0	0	0
Trasferimenti da altri enti	0	0	0
Assunzione di altri debiti finanziari	50.500	1.245.450	2.366,2
TOTALE	**15.752.245**	**283.244.060**	**1.698,1**
PARTITE DI GIRO	**43.791.133**	**10.324.173**	**-76,4**
TOTALE GENERALE ENTRATE	**80.725.006**	**317.613.751**	**293,4**
	2021	**2022**	**Var. %**
USCITE CORRENTI			
Uscite per gli organi dell'ente	359.411	367.761	2,3
Oneri per il personale in attività di servizio	6.919.401	7.177.165	3,7
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizio	579.977	570.062	-1,7
Oneri per il personale in quiescenza	103.937	116.508	12,1
Totale spese di funzionamento	**7.962.726**	**8.231.496**	**3,4**
Uscite per prestazioni istituzionali	5.755.525	7.274.375	26,4
Uscite per prestazioni residuali	1.926.236	1.904.938	-1,1
Trasferimenti passivi	717.690	613.066	-14,6
Oneri tributari	219.799	1.499.118	582
Poste correttive e compensative di entrate correnti	29.982	45.135	50,5
Uscite non classificabili in altre voci	511.265	1.057.761	106,9
Totale interventi diversi	**9.160.497**	**12.394.394**	**35,3**
TOTALE USCITE CORRENTI	**17.123.223**	**20.625.890**	**20,4**
USCITE IN CONTO CAPITALE			
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari	23.735.659	289.611.360	1.120,1
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	697.810	2.524.318	261,7
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari	0	0	0
Indennità di anzianità al personale cessato dal servizio	144.976	127.415	-12,1
Estinzioni debiti diversi	50.500	1.245.450	2.366,2
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	**24.628.946**	**293.508.543**	**1.091,7**
PARTITE DI GIRO	**43.791.133**	**10.324.173**	**-76,4**
TOTALE GENERALE USCITE	**85.543.302**	**324.458.606**	**279,3**
Risultato finanziario	**-4.818.296**	**-6.844.855**	**42**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto generale 2022

Nell'ambito delle entrate correnti, le risorse tributarie crescono del 4,8 per cento e si attestano a 2,7 milioni, essenzialmente in ragione del maggior gettito delle tasse portuali sulle merci

imbarcate e sbarcate provenienti dal porto di Palermo e dagli scali marittimi di Porto Empedocle, Trapani, Gela e Licata (euro 1.694.587) nonché dal gettito della tassa di ancoraggio proveniente dagli scali marittimi (euro 865.798).

Le entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi - costituite in prevalenza dai proventi derivanti dalla esazione del diritto fisso ai passeggeri imbarcati/sbarcati ed in transito per la fornitura dei servizi di interesse generale e dei servizi collegati alla *security* portuale - sono pari ad euro 8.051.774 e fanno registrare un incremento rispetto all'esercizio precedente (+4,9 per cento). Nella medesima categoria sono compresi i proventi derivanti dalla sosta nei magazzini e negli spazi pari ad euro 110.355 (a fronte di euro 57.783 del 2021).

La posta corrente costituita dai redditi e proventi patrimoniali risulta in crescita del 15,1 per cento rispetto all'esercizio 2021 ed il relativo ammontare di euro 9.308.253 è composto essenzialmente da canoni concessori e solo in minima parte da interessi attivi.

Il dato relativo alle entrate in conto capitale segna un notevole incremento rispetto all'esercizio precedente (+1.698,1 per cento).

I trasferimenti dallo Stato ammontano ad euro 281.801.098 (pari all'88,7 per cento del totale delle entrate) e sono da imputare per la maggior parte a risorse destinate alla realizzazione di opere infrastrutturali - alcune delle quali afferenti all'attuazione del PNRR e del PNC ([23]) - nonché, in misura minore, alla ripartizione del fondo perequativo per l'anno 2022.

Non si registrano, nell'anno in esame, trasferimenti da parte della Regione Siciliana o di altri enti locali, mentre si rileva l'alienazione di immobilizzazioni tecniche per euro 197.512.

La voce "Assunzione di altri debiti finanziari", pari ad euro 1.245.450, è collegata al versamento di depositi cauzionali che trovano contropartita nella correlata voce delle uscite.

([23]) A tal proposito, vengono in considerazione i trasferimenti per euro 30.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR e destinati a finanziare i lavori di consolidamento banchine Santa Lucia e Vittorio Veneto nel porto di Palermo; per euro 17.034.983 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR e destinati a finanziare i lavori di consolidamento della banchina molo Piave nel porto di Palermo; per euro 16.100.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR e destinati a finanziare i lavori di consolidamento del molo sopraflutto all'Acquasanta nel porto di Palermo; per euro 19.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR e destinati a finanziare i lavori di completamento del molo foraneo porto dell'Arenella - Palermo; per euro 32.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR e destinati a finanziare i lavori di realizzazione del nuovo impianto elettrico ed illuminazione nell'area portuale del porto di Palermo; per euro 67.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR e destinati a finanziare i lavori di dragaggio dell'avamporto e delle aree a ponente dello sporgente ronciglio nel porto di Trapani; per euro 6.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR e destinati a finanziare i lavori di intervento *green port* nel porto di Trapani; per euro 6.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR e destinati a finanziare i lavori del nuovo impianto elettrico e di illuminazione nell'area portuale di Termini Imerese e per euro 3.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR e destinati a finanziare i lavori del nuovo impianto elettrico e di illuminazione nell'area portuale di Porto Empedocle.

Sul versante della spesa, l'ente ha assunto impegni per 324,5 milioni (a fronte di spese pari a 85,5 milioni nel 2021).

L'incremento è legato, soprattutto, all'andamento delle spese in conto capitale (+1.091,7 per cento) mentre le spese correnti crescono, nel complesso, del 20,4 per cento.

In ordine a queste ultime, le spese di funzionamento aumentano del 3,4 per cento, principalmente per effetto dell'incremento degli oneri relativi al personale in attività di servizio ([24]).

Per quanto attiene le altre spese correnti per interventi diversi, vengono in rilievo gli oneri per prestazioni istituzionali (art. 6 l. n. 84 del 1994), che aumentano del 26,4 per cento, raggiungendo l'importo di euro 7.274.375, di cui euro 2.408.321 relativi ai servizi di manutenzione ordinaria delle opere e degli edifici demaniali, euro 128.450 relativi alle spese destinate all'attività di promozione, propaganda e pubblicità ed euro 4.635.518 afferenti ai servizi di vigilanza portuale correlati con la *security* portuale.

Nella categoria dei trasferimenti passivi, pari ad euro 613.066, sono comprese le spese relative alle quote associative (euro 47.418) nonché i contributi e sussidi (euro 30.500) ed i versamenti all'Erario (pari ad euro 414.846) in ottemperanza alle leggi di contenimento della spesa.

La categoria degli oneri tributari - per complessivi euro 1.499.118 - comprende le spese relative all'imposta sui redditi della società (Ires) per euro 1.355.000, l'Irap calcolata sui compensi ai professionisti esterni (euro 29.775), l'Iva (euro 99.460) ed altre imposte e tasse di minor ammontare.

Le uscite non classificabili in altre voci (euro 1.057.761), comprendono le spese sostenute per il realizzo delle entrate (es.: promozione dei traffici portuali) e le uscite per liti, risarcimenti ad accessori.

Gli oneri per il personale in quiescenza (euro 116.508) si riferiscono a spese per la previdenza integrativa del personale.

([24]) Nella categoria è contemplata la spesa complessiva sostenuta per il personale, comprensiva degli oneri previdenziali ed assistenziali relativi alla Segreteria tecnico-operativa nonché dell'Irap, e la stessa è stata pari ad euro 7.177.165 (euro 6.919.401 nel 2021) con un incremento dell'11,53 per cento. Nella categoria è compreso il costo dell'Irap pari ad euro 435.377 che rappresenta l'imposta fiscale a carico dell'ente. L'onere di euro 535.993 sostenuto per l'accantonamento al fondo di Tfr è rilevato nel conto economico così come previsto dalla normativa del bilancio civilistico.
Pertanto, il costo del personale è quantificato complessivamente in euro 7.713.158.

La categoria delle spese in conto capitale fa registrare impegni per 293,5 mln, in aumento del 1.091,7 per cento rispetto all'esercizio 2021.

In tale ambito, la tipologia di spesa di maggior rilievo attiene all'acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari, con impegni per complessivi euro 289.611.360, relativi alla realizzazione di opere infrastrutturali e ad interventi manutentivi. Tra gli interventi di maggior rilievo in tale ambito si segnalano quelli relativi all'adeguamento ed alla messa in sicurezza statica delle banchine V. Veneto Sud e S. Lucia Sud presso il porto di Palermo, al completamento del molo foraneo del porto dell'Arenella presso lo scalo palermitano, ai lavori di dragaggio dell'avamporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio presso il porto di Trapani, al nuovo impianto elettrico ed all'illuminazione dell'area portuale presso il porto di Palermo oltre agli interventi di sistemazione e riqualificazione funzionale ed urbanistica delle aree portuali.

Le immobilizzazioni tecniche (euro 2.524.318) attengono all'acquisto di beni patrimonializzabili e fanno registrare impegni per la fornitura e l'installazione di attrezzature nei porti di Palermo, Termini Imerese e Trapani, per l'attivazione dello sportello SUA nonché per la fornitura di materiali, arredi vari e materiali elettrici per l'allestimento della sala consiglio della sede della AdSP e per la fornitura di arredi per il nuovo *terminal* passeggeri ed i nuovi uffici nello scalo di Porto Empedocle.

Nel capitolo relativo all'indennità di anzianità al personale cessato dal servizio (euro 127.415), sono impegnate le somme relative alla cessazione dal servizio di un dipendente ed all'acconto sull'imposta sostitutiva del Tfr prevista dal d.lgs. 18 febbraio 2000, n. 47.

6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui

I dati relativi alla situazione amministrativa, esposti nella tabella che segue, evidenziano una riduzione dell'avanzo di amministrazione, passato da euro 27.330.951 ad euro 23.801.391 (-12,9 per cento), ed un avanzo libero (o disponibile) pari a 9,8 milioni.

La crescita delle riscossioni e del livello dei pagamenti ha modificato la consistenza della cassa, che ha raggiunto l'importo di 111,2 milioni (con incremento del 53,5 per cento rispetto all'esercizio precedente), generato dalla sommatoria tra il fondo di cassa iniziale pari a 72,4 milioni, gli incassi per 156,1 milioni ed i pagamenti per 117,4 milioni.

L'avanzo di amministrazione (euro 23.801.391) pari al differenziale tra la consistenza della cassa alla fine dell'esercizio (euro 111.212.470) ed il disavanzo nella gestione residui (euro 87.411.079), registra una diminuzione dovuta principalmente al significativo incremento dei residui passivi provenienti dagli impegni di competenza dell'esercizio.

La quota vincolata, ridottasi rispetto all'esercizio precedente per effetto dell'utilizzo del fondo per lavori, ammonta ad euro 14.003.890, di cui euro 10.048.686 per opere infrastrutturali, euro 2.082.911 per il fondo Tfr ed euro 1.872.293 per il fondo rischi ed oneri ([25]).

Tabella 18 - Situazione amministrativa

	2021	2022
Consistenza della cassa all'inizio dell'esercizio	**56.967.936**	**72.454.237**
Riscossioni		
in c/competenza	73.101.913	123.421.296
in c/residui	31.499.577	32.727.668
Totale riscossioni	**104.601.490**	**156.148.964**
Pagamenti		
in c/competenza	23.678.153	36.919.950
in c/residui	65.437.036	80.470.781
Totale pagamenti	**89.115.189**	**117.390.731**
Consistenza della cassa alla fine dell'esercizio	**72.454.237**	**111.212.470**
Residui attivi		
degli esercizi precedenti	230.308.352	204.135.334
dell'esercizio	7.623.094	194.192.455
Totale residui attivi	**237.931.446**	**398.327.789**
Residui passivi		
degli esercizi precedenti	221.189.583	198.200.212
dell'esercizio	61.865.149	287.538.656
Totale residui passivi	**283.054.732**	**485.738.868**
Avanzo di amministr.ne alla fine dell'esercizio	**27.330.951**	**23.801.391**
Parte vincolata		
al Trattamento di fine rapporto	1.827.512	2.082.911
ai Fondi per rischi ed oneri	2.049.164	1.872.293
al Fondo per lavori	16.685.719	10.048.686
Totale parte vincolata	**20.562.396**	**14.003.890**
Parte disponibile	**6.768.555**	**9.797.501**

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati dei rendiconti generali 2021 e 2022

L'ammontare complessivo dei residui, attivi e passivi, subisce un incremento rispetto all'esercizio precedente, sebbene l'indice di smaltimento degli stessi risulti in aumento.

Tale fenomeno appare particolarmente evidente dai dati esposti nella tabella successiva, dove si mettono a confronto, per ciascuna delle due annualità 2021-2022, la parte corrente del conto

([25]) Tale fondo include la somma di euro 510.755 per le cause legali relative all'*ex* Autorità portuale di Trapani.

residui, quella in conto capitale e le partite di giro, con separata evidenza dell'andamento complessivo.

Tabella 19 - Gestione dei residui

RESIDUI ATTIVI	Correnti	In conto capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza all'1.1.2021	**3.784.592**	**256.190.919**	**2.127.713**	**262.103.223**
Riscossioni	2.168.358	28.177.587	1.153.632	31.499.577
Variazioni	-220.015	-8	-75.270	-295.294
Residui da residui al 31.12.2021	1.396.218	228.013.324	898.811	230.308.352
Residui di competenza es. 2021	5.318.598	296.500	2.007.996	7.623.094
Consistenza all'1.1.2022	**6.714.816**	**228.309.824**	**2.906.807**	**237.931.446**
Riscossioni	5.257.404	26.100.689	1.369.575	32.727.668
Variazioni	-33.216	0	-1.035.228	-1.068.444
Residui da residui al 31.12.2022	1.424.196	202.209.135	502.003	204.135.334
Residui di competenza es. 2022	3.567.932	185.994.189	4.630.334	194.192.455
Totale residui attivi al 31.12.2022	**4.992.129**	**388.203.324**	**5.132.337**	**398.327.789**
RESIDUI PASSIVI	**Correnti**	**In conto capitale**	**Partite di giro**	**Totale**
Consistenza all'1.1.2021	**3.406.930**	**288.295.169**	**1.623.471**	**293.325.570**
Pagamenti	2.492.241	61.677.964	1.266.831	65.437.036
Variazioni	-312.836	-6.385.949	-165	-6.698.951
Residui da residui al 31.12.2021	601.853	220.231.256	356.475	221.189.583
Residui di competenza es. 2021	3.696.017	21.640.467	36.528.664	61.865.149
Consistenza all'1.1.2022	**4.297.870**	**241.871.723**	**36.885.140**	**283.054.732**
Pagamenti	3.413.202	41.665.984	35.391.595	80.470.781
Variazioni	-265.823	-3.083.937	-1.033.980	-4.383.739
Residui da residui al 31.12.2022	618.845	197.121.802	459.565	198.200.212
Residui di competenza es. 2022	4.696.376	279.419.127	3.423.153	287.538.656
Totale residui passivi al 31.12.2022	**5.315.221**	**476.540.929**	**3.882.718**	**485.738.868**

(*) Importi arrotondati

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati dei rendiconti generali 2021 e 2022

I dati esposti in tabella mostrano come i residui attivi, muovendo da un totale di euro 237.931.446 al 1° gennaio 2022, si assestino ad euro 398.327.789 (+67,4 per cento) alla fine dell'esercizio, in ragione di incassi per euro 32.727.668, dell'eliminazione di residui per euro 1.068.444 e della formazione di nuovi residui per euro 194.192.455.

L'indice di smaltimento dei residui attivi si mantiene sostanzialmente stabile, passando da 0,12 nel 2021 a 0,14 nel 2022 e dà evidenza di una bassa capacità di riscossione, soprattutto della parte in conto capitale.

In merito, la Sezione raccomanda il constante monitoraggio della situazione relativa ai residui suddetti, al fine di prevenire la prescrizione delle ragioni di credito facenti capo all'ente.

Analogo fenomeno si riscontra per la gestione dei residui passivi, passati da euro 283.054.732 ad euro 485.738.868 (+71,6 per cento) per effetto di pagamenti per euro 80.470.781,

dell'eliminazione di residui per euro 4.383.739 e di residui di nuova formazione per euro 287.538.656.

Anche l'indice di smaltimento dei residui passivi permane nel complesso molto basso, passando da 0,25 nel 2021 a 0,30 nel 2022.

In riferimento alla parte in conto capitale dei residui passivi di competenza dell'esercizio 2022 (euro 279.419.127) l'AdSP ha rappresentato che i criteri utilizzati ai fini dell'assunzione dei relativi impegni sono quelli di cui all'art. 31 del d.p.r. n. 97 del 2003 e di cui all'art. 21, comma 2, del regolamento di amministrazione e contabilità, precisando che l'assunzione dell'impegno di spesa avviene nel momento in cui l'obbligazione è giuridicamente perfezionata e che, con apposito provvedimento amministrativo del Rup, sono stati determinati l'importo da pagare, il soggetto creditore e la causale.

Nel prendere atto di quanto rappresentato dall'ente, si osserva come, alla pag. 31 della relazione illustrativa al conto di bilancio 2022, si affermi che le entrate in conto capitale "*sono state quasi interamente impegnate in quanto riferite a gare già aggiudicate, o in corso di aggiudicazione, o riferiti a progetti esecutivi già maturi e quindi cantierabili*" mentre alla successiva pag. 36 si dia atto dell'impegno di euro 279.419.127 per "*gare di opere infrastrutturali in corso*" e "*gare già aggiudicate i cui interventi sono in corso di realizzazione*".

A tal riguardo, la Sezione osserva che - nell'ambito degli affidamenti di lavori e servizi - ricorre un'obbligazione giuridicamente perfezionata allorquando vi sia, quantomeno, un provvedimento di aggiudicazione degli stessi.

6.4 Il conto economico

Nella tabella che segue sono esposti i dati del conto economico del 2022, posti a confronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 20 - Conto economico

	2021	2022	Var. %
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	17.252.237	23.132.009	34,1
Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio			
a) Altri ricavi e proventi	3.549.195	2.211.482	-37,7
b) Contributi di competenza dell'esercizio	1.783.991	2.053.966	15,1
TOTALE A)	**22.585.423**	**27.397.457**	**21,3**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	9.831	12.394	26,1
Per servizi	8.935.001	10.907.222	22,1
Per godimento beni di terzi	9.033	9.588	6,1
Per il personale	6.927.052	7.342.444	6
Ammortamenti e svalutazioni	1.793.318	2.503.526	39,6
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-5.995	400	106,7
Accantonamenti per rischi	2.081.748	16.257	-99,2
Oneri diversi di gestione	883.255	829.685	-6,1
TOTALE B)	**20.633.244**	**21.621.516**	**4,8**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	**1.952.179**	**5.775.942**	**195,9**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Altri proventi finanziari (di crediti iscritti nelle immobiliz.ni)	29.317	38.786	32,3
TOTALE C)	**29.317**	**38.786**	**32,3**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	**0**	**0**	**0**
RISULTATO ECONOMICO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	**1.981.496**	**5.814.727**	**193,4**
Imposte dell'esercizio	569.928	2.367.694	315,4
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	**1.411.568**	**3.447.034**	**144,2**

(*) Importi arrotondati

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto generale 2022

L'esercizio 2022 chiude con un avanzo economico positivo di 3,4 milioni (nel 2021 l'avanzo era pari a 1,4 milioni) il quale scaturisce dalla somma algebrica tra il risultato operativo di euro 5.775.942, il saldo positivo dell'area finanziaria per euro 38.786 e le imposte dell'esercizio di euro 2.367.694.

Il valore della produzione, pari a 27,4 milioni, risulta in aumento del 21,3 per cento rispetto all'esercizio precedente, in cui era pari a 22,6 milioni, ed è formato, prevalentemente, da "Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi", complessivamente pari a circa 23,1 milioni, costituiti per la maggior parte da canoni concessori e da proventi a fronte del servizio generale per i passeggeri. La voce "Altri ricavi e proventi", pari a 2,2 milioni, presenta una significativa riduzione (-37,7 per cento) ed è riconducibile, per la maggior parte, allo svincolo di somme accantonate per spese future e rischi.

I costi della produzione subiscono un leggero incremento (+4,8 per cento) da ricondurre principalmente all'aumento degli ammortamenti nonché all'aumento dei costi per i servizi e dei costi per il personale.
Di contro, l'accantonamento per rischi (euro 16.257) segna una sensibile riduzione rispetto all'esercizio precedente (euro 2.081.748).
L'incremento dei costi per i servizi rispetto all'esercizio precedente è pari ad euro 1.972.221 e tale variazione è riconducibile, per la maggior parte, all'aumento della spesa per la *security* e la vigilanza portuale nonché all'incremento delle spese manutentive.
La voce relativa agli ammortamenti ed alle svalutazioni fa registrare un incremento del 39,6 per cento. L'ente ha indicato, in nota integrativa, di essersi avvalso - nell'esercizio 2021 - della facoltà di deroga prevista dall'art. 60, c. 7-*bis*, d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla l. 13 ottobre 2020, n. 126, in materia di sospensione, fino al 100 per cento, dell'ammortamento annuo previsto dall'art. 2426 c.c., con l'obbligo di destinare a riserva indisponibile gli utili dell'esercizio per un ammontare pari alla quota di ammortamento non effettuata, precisando altresì di aver provveduto nell'esercizio in esame al sistematico ammortamento dei cespiti, non avendo esteso tale sospensione all'annualità 2022.
In leggera diminuzione è la voce "Oneri diversi di gestione" (-6,1 per cento).
Le imposte d'esercizio, per euro 2.367.694, si riferiscono all'Ires ed all'Irap.

6.5 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale dell'esercizio 2022, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 21 - Stato patrimoniale

ATTIVITÀ	2021	2022	Var. %
A) Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali	51.652.485	58.740.208	13,7
Immobilizzazioni materiali	325.990.995	362.763.010	11,3
Immobilizzazioni finanziarie	0	0	0
TOTALE A)	**377.643.480**	**421.503.219**	**11,6**
B) Attivo circolante			
Rimanenze	12.982	12.582	-3,1
Crediti	236.935.035	370.267.977	56,3
Disponibilità liquide	94.014.485	141.199.178	50,2
TOTALE B)	**330.962.502**	**511.479.737**	**54,5**
C) Risconti attivi	**61.332**	**25.331**	**-58,7**
TOTALE ATTIVO (A+B+C)	**708.667.313**	**933.008.287**	**31,7**
PASSIVITÀ	**2021**	**2022**	**Var. %**
A) Patrimonio netto			
Fondo di dotazione	16.114.852	17.526.420	8,8
Altre riserve	180.835.144	180.835.144	0
Avanzi/disavanzi economico portati a nuovo	0	0	0
Avanzo/disavanzo economico d'esercizio	1.411.568	3.447.034	144,2
TOTALE A)	**198.361.564**	**201.808.598**	**1,7**
B) Fondi per rischi ed oneri			
- per altri rischi ed oneri futuri	3.009.001	1.810.557	-39,8
TOTALE B)	**3.009.001**	**1.810.557**	**-39,8**
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro	**1.827.503**	**2.261.227**	**23,7**
D) Debiti			
- verso finanziatori	0	0	0
- verso fornitori	4.256.760	6.827.631	60,4
- debiti tributari	733.159	2.261.168	208,4
- verso istituti di previdenza	423.618	269.064	-36,5
- verso lo Stato e altri soggetti pubblici	1.299.299	817.473	-37,1
- debiti diversi	36.263.940	2.916.041	-92
TOTALE D)	**42.976.776**	**13.091.378**	**-69,5**
E) Risconti passivi	**462.492.469**	**714.036.527**	**54,4**
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (A+B+C+D+E)	**708.667.313**	**933.008.287**	**31,7**

(*) Importi arrotondati

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto generale 2022

Il valore del patrimonio netto, pari ad euro 201.808.598, è il risultato della somma algebrica fra il fondo di dotazione (euro 17.526.420), le altre riserve (euro 180.835.144) ed il risultato economico della gestione (euro 3.447.034).

Il patrimonio netto registra un incremento dell'1,7 per cento, riconducibile al maggior avanzo dell'esercizio 2022 (euro 3.447.034, a fronte di euro 1.411.568 del 2021) ed alla maggior consistenza del fondo di dotazione, passato da euro 16.114.852 ad euro 17.526.420 (+1.411.568

euro in valore assoluto), in ragione dell'iscrizione dell'avanzo economico dell'esercizio 2021, il quale avrebbe dovuto trovare più corretta allocazione alla voce "Avanzi (Disavanzi) economici portati a nuovo", in quanto il suo intrinseco carattere disponibile confligge (salvo diverso avviso espresso con delibera del Comitato di gestione) con la natura del fondo di dotazione, posto a garanzia della struttura patrimoniale dell'ente.

In merito a tale rilievo - analogo a quello formulato da questa Sezione, con riguardo dell'avanzo economico del 2020, nella determinazione n. 95 del 13 giugno 2024 relativa all'esercizio 2021 - si osserva, peraltro, che nel rendiconto per l'esercizio 2024, approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 12 del 23 aprile 2025, l'AdSP riferisce di essersi allineata al criterio di contabilizzazione affermato nella suddetta determinazione, disponendo l'allocazione dell'utile dell'esercizio 2023 alla voce "Avanzi/disavanzi economici portati a nuovo" anziché alla voce "Fondo di dotazione".

La voce "Altre riserve" conferma l'importo di euro 180.835.144 già rilevato nell'esercizio precedente e dovuto principalmente alla indebita costituzione di una riserva indisponibile di euro 177.190.710 a fronte dell'iscrizione, tra le attività patrimoniali proprie (e segnatamente tra le immobilizzazioni materiali, alla voce "Terreni e fabbricati"), di beni di terzi per un corrispondente ammontare.

La Sezione - con la citata determinazione n. 95 del 13 giugno 2024 - ha già invitato l'ente a rettificare sia il valore delle immobilizzazioni materiali, depurando la voce "Terreni e fabbricati" dell'importo di euro 177.190.710 riferito ai beni indisponibili ricompresi nel demanio marittimo, sia il valore delle riserve indisponibili iscritte in contropartita nel patrimonio netto per il medesimo importo.

A tal riguardo, si osserva che l'AdSP - nel rendiconto per l'esercizio 2024 approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 12 del 23 aprile 2025 - ha dichiarato di essersi allineata al detto criterio di contabilizzazione mediante la depurazione dell'importo di euro 177.190.710 dalla voce "Terreni e fabbricati" e lo storno del corrispondente importo dalla "Riserva indisponibile beni di terzi iscritti tra le attività".

Si rappresenta, inoltre, che nel bilancio relativo all'esercizio in esame, l'ente ha iscritto alla voce "Altre riserve" l'importo di euro 510.755 afferente, in origine, ad un accantonamento a riserva indisponibile delle somme provenienti dalla soppressione e liquidazione dell'*ex* Autorità

portuale di Trapani e trasferito nella contabilità dell'AdSP a copertura dei contenziosi giudiziari rimasti in essere al termine dell'attività liquidatoria dell'Autorità portuale suddetta, per le cui finalità l'AdSP aveva costituito un vincolo in contabilità finanziaria su una quota corrispondente dell'avanzo di amministrazione.

Sul punto, si osserva che il medesimo importo di euro 510.755 è stato accantonato, nel rendiconto 2022, anche nel fondo rischi e oneri, generando una irragionevole duplicazione di poste per la medesima finalità, poiché a fronte della costituzione del menzionato fondo rischi l'AdSP avrebbe dovuto rilasciare la riserva costituita in contropartita nel patrimonio netto per uguale ammontare o in proporzione all'esaurirsi del vincolo (come già osservato da questa Sezione con la determinazione n. 95 del 13 giugno 2024 in relazione all'analoga erronea contabilizzazione effettuata nel 2021 per l'ammontare di euro 796.927).

In secondo luogo, si osserva che la costituzione di un fondo di riserva ("Altre riserve distintamente indicate") all'interno delle voci del patrimonio netto presuppone una delibera del Comitato di gestione che autorizzi lo spostamento di risorse in bilancio e disponga la costituzione di un vincolo di destinazione per ciascuna di esse.

Le medesime formalità sono richieste anche nel caso in cui le riserve del patrimonio netto siano da utilizzare discrezionalmente per tutte le possibili finalità gestionali.

Anche in relazione a tale profilo, si osserva che l'AdSP - nel rendiconto per l'esercizio 2024 approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 12 del 23 aprile 2025 - riferisce dell'allineamento alle indicazioni di questa Sezione, mediante il rilascio del residuo ammontare (euro 510.755) della riserva indisponibile costituita nel patrimonio netto in relazione al contenzioso dell'*ex* Autorità portuale di Trapani.

La Sezione raccomanda la compiuta attuazione ai principi di chiarezza e coerenza interna del bilancio - a salvaguardia della correttezza contabile della gestione economico-finanziaria - invitando il Collegio dei revisori dei conti a vigilare sulla corretta applicazione delle regole contabili da parte dell'Autorità.

Il totale dell'attivo patrimoniale aumenta del 31,7 per cento, passando da 708,7 milioni a 933 milioni, principalmente in ragione dell'incremento delle immobilizzazioni materiali (+11,3 per cento), dei crediti (+56,3 per cento) e delle disponibilità liquide (+50,2 per cento).

In particolare, l'aumento delle immobilizzazioni materiali è dovuto anche all'iscrizione dell'importo di euro 182.501.787 alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" che tiene conto di tutti i lavori in corso di durata ultrannuale finanziati da terzi ed è stato effettuato - secondo quanto riferito in nota integrativa - all'esito di specifico rilievo di questa Corte.

Le disponibilità liquide ammontano a 141,2 milioni (+50,2 per cento) e sono costituite dai valori in cassa (euro 31.360.346) nonché da somme destinate e vincolate (euro 109.838.832).

L'ente ha inoltre precisato, in nota integrativa, che la differenza (euro 29.986.708) tra l'ammontare delle disponibilità liquide (euro 141.199.178) ed il saldo emergente dalla situazione amministrativa allegata al rendiconto generale (euro 111.212.470) attiene alle somme anticipate dall'ente per conto dell'Assessorato attività produttive Regione Siciliana e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Secondo quanto riferito in sede di riscontro istruttorio, tali somme corrispondono ad anticipazioni effettuate su stati di avanzamento lavori ed oggetto di finanziamenti assegnati, di cui l'ente ha piena titolarità, sui quali può fare affidamento e dei quali può richiedere l'erogazione in qualsiasi momento all'amministrazione competente sulla base di apposite convenzioni.

Sul piano patrimoniale, l'incremento dei finanziamenti statali si traduce in una crescita sia dei crediti (passati da 236,9 a 370,3 milioni) ([26]) sia dei risconti passivi (passati da 462,5 a 714 milioni) le cui poste registrano, nelle more della esecuzione dei lavori, gli importi delle entrate accertate di competenza degli esercizi successivi.

Tra le passività, il fondo per rischi ed oneri passa da euro 3.009.001 ad euro 1.810.557, segnando una riduzione del 39,8 per cento, dovuta all'utilizzo dello stesso per euro 1.198.444.

Nelle passività dello stato patrimoniale figura anche il fondo Tfr per euro 2.261.227 corrispondente al totale delle indennità maturate a favore dei dipendenti in carico, al netto dell'imposta sostitutiva sulla rivalutazione maturata.

Si rileva, inoltre, una significativa riduzione dell'esposizione debitoria complessiva, che passa da euro 42.976.776 ad euro 13.091.378 (-69,5 per cento).

([26]) L'ente ha precisato, in nota integrativa, che - con riferimento al credito verso il Mit per lavori di riqualificazione della stazione marittima di Palermo - sono stati richiesti approfondimenti all'ufficio legale circa una nota inviata dal Dicastero in data 31 maggio 2022 e recante la comunicazione della perenzione di una quota del finanziamento pari ad euro 4.375.202.
Con delibera del Comitato di gestione n. 7 del 23 aprile 2024 - recante l'approvazione del riaccertamento dei residui attivi e passivi - l'AdSP ha disposto la radiazione dell'importo di euro 4.375.202 per prescrizione.

Con riguardo all'incremento dei risconti passivi da euro 462.492.469, nel 2021, ad euro 714.036.527, nel 2022, l'AdSP ha precisato - in riscontro a nota istruttoria - che lo stesso è da ricondurre all'assegnazione di nuovi contributi in conto impianti da parte di altri soggetti pubblici per la realizzazione di iniziative volte alla costruzione, riqualificazione e/o ampliamento di infrastrutture portuali e alla loro contabilizzazione in bilancio secondo il metodo indiretto, previsto dal principio contabile O.i.c. 16, in base al quale i suddetti contributi sono rinviati per competenza agli esercizi successivi attraverso l'iscrizione dei relativi risconti passivi.

La consistenza di detti proventi sospesi è aumentata, nel 2022, del 54,4 per cento.

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha assorbito le funzioni della soppressa Autorità portuale di Palermo a decorrere dal 28 giugno 2017, aggiungendo ai porti di Palermo e Termini Imerese quelli di Trapani e Porto Empedocle.

A far data dal 10 novembre 2021, l'ambito circoscrizionale è stato esteso ai porti Rifugio di Gela, Isola di Gela e Licata, cui si è aggiunto, da ultimo, anche il porto di Sciacca.

I porti del *network*, ad eccezione del porto di Gela e di Sciacca, sono compresi all'interno della Zona economica speciale della Sicilia Occidentale - ente preordinato ad individuare e valorizzare i nessi economico-funzionali tra infrastrutture portuali ed aree produttive - confluita nella Zona economica speciale per il Mezzogiorno (Zes unica).

Sono organi dell'AdSP il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti, tutti regolarmente rinnovati.

A supporto dei processi decisionali è istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare, organo collegiale rappresentativo con funzioni consultive.

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si è avvalsa - nell'esercizio in esame - di un Segretariato generale nel quale hanno operato n. 67 unità di personale, su una dotazione organica che ha raggiunto le n. 96 unità.

In ordine all'attività programmatoria, il Dpss - formalmente adottato dal Comitato di gestione con delibera n. 12 del 20 dicembre 2021 - ha ottenuto il parere dei Comuni interessati e quello della Regione Siciliana con deliberazione n. 251 del 17 maggio 2022, ed è stato approvato dal Ministero dei trasporti con d.m. 22 dicembre 2022, n. 405. Il Piano operativo triennale 2023-2025 approvato con delibera del Consiglio di gestione del 19 dicembre 2024, n. 19 dà peraltro atto della necessità di una integrazione del vigente Dpss alla luce dell'inserimento, tra gli scali del sistema portuale, dei porti di Gela, Licata e Sciacca.

Il Piano operativo triennale 2020-2022 prevedeva l'esecuzione, presso il porto di Palermo, di una pluralità di interventi tra i quali si segnalano il completamento del disinquinamento degli specchi acquei portuali e la realizzazione di opere di riqualificazione urbana nonché la realizzazione di un nuovo impianto elettrico e di illuminazione dell'area portuale, oltre al rifacimento dell'impianto fognario portuale, il completamento del molo foraneo del porto

dell'Arenella, il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 t.p.l. e la messa in sicurezza dello stesso, l'adeguamento e la messa in sicurezza statica delle banchine V. Veneto Sud e S. Lucia Sud, il consolidamento della banchina sud del molo Piave, il consolidamento del molo sopraflutto Acquasanta e l'adeguamento statico della banchina Sammuzzo.

Presso il porto di Termini Imerese, i cinque interventi indicati come di primaria importanza miravano al prolungamento ed al completamento del molo foraneo di sopraflutto, al prolungamento del molo di sottoflutto, all'approfondimento dei fondali, al rifiorimento della mantellata della diga foranea ed all'attuazione delle necessarie misure di sicurezza.

Gli interventi nel porto di Trapani prevedevano lavori manutenzione di diverse banchine, di *restyling* della stazione marittima e di dragaggio del porto nonché la realizzazione del nuovo *terminal purpose*, il rifacimento delle linee di distribuzione elettrica ed il ripristino della funzionalità degli impianti di illuminazione nonché la rimozione dei relitti.

I lavori presso lo scalo di Porto Empedocle prevedevano la realizzazione del nuovo *terminal* passeggeri, il rifiorimento della mantellata del molo di ponente, il dragaggio del porto, la demolizione dei fabbricati siti in area *ex* Montedison limitrofa al primo braccio del molo di levante e la realizzazione del nuovo *terminal purpose*.

Per quanto attiene ai principali interventi infrastrutturali svolti nel corso dell'esercizio in esame, si rappresenta che - nel porto di Palermo - i lavori di escavo per il ripristino dei fondali del canale di ingresso del bacino Crispi n. 3 ed il connesso rifiorimento della mantellata foranea della diga industriale erano eseguiti per il 90 per cento; inoltre, all'esito dell'ultimazione dell'intervento di consolidamento e messa in sicurezza statica del bacino di carenaggio da 150.000 t.p.l. è proseguita l'attività relativa alle due opere commissariate costituite dal completamento del secondo lotto funzionale del bacino di carenaggio suddetto e dalla messa in sicurezza dello stesso, per le quali nel 2022 sono state avviate le procedure di gara. I lavori di riqualificazione del molo trapezoidale hanno raggiunto, alla fine del 2022, una percentuale di esecuzione del 73 per cento. Inoltre, nel 2022 erano in fase di affidamento della progettazione esecutiva i lavori di rifacimento delle linee elettriche in bassa tensione e di adeguamento dell'impianto elettrico esistente, mentre gli interventi di adeguamento della viabilità portuale e di accesso al porto erano realizzati al 10 per cento ed era stata avviata la procedura di gara per il secondo stralcio della riqualificazione del porto di Sant'Erasmo (del quale erano eseguite

al 90 per cento le opere di messa in sicurezza), erano interamente eseguiti gli interventi di manutenzione straordinaria delle aree di pertinenza, degli edifici e degli impianti portuali così come la realizzazione di un ormeggio nella testata molo V. Veneto e di un salpamento nella testata Molo Sud. Alla fine del 2022, le opere relative al secondo stralcio dell'intervento di adeguamento e di messa in sicurezza statica delle banchine V. Veneto Sud e S. Lucia Sud erano effettuate per il 20 per cento, mentre quelle relative al primo stralcio erano eseguite per il 13 per cento.

Nel porto di Termini Imerese, alla fine del 2022 i lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto erano realizzati al 95 per cento e quelli di completamento del molo sottoflutto all'80 per cento; in tale anno sono stati interamente eseguiti i lavori di cui al secondo stralcio di completamento rifiorimento della mantellata della diga foranea (primo lotto funzionale) mentre il piazzale in testa al prolungamento della diga di sottoflutto era realizzato al 10 per cento. Quanto al dragaggio del porto a quota -10,00 m, alla fine del 2022, effettuata la consegna definitiva dei lavori, la realizzazione delle opere era pari al 7 per cento. Con riguardo alla piattaforma logistica intermodale, nel 2022 era in corso di affidamento la progettazione esterna delle infrastrutture per la logistica della nautica da diporto del molo sottoflutto e per l'area tecnica e di supporto della nautica da diporto, mentre era in corso la progettazione del rafforzamento del *terminal* contenitori.

Per il porto di Trapani, alla fine del 2022 è stata effettuata la consegna parziale dei lavori di dragaggio dei fondali ed era in fase di progettazione il concorso di idee per l'acquisizione proposte progettuali per la rigenerazione del *waterfront* storico, inoltre era in corso la gara per l'affidamento dei lavori di consolidamento ed adeguamento sismico della banchina di levante e della testata del molo Sanità.

Nell'esercizio 2022 erano in fase di progettazione della fattibilità tecnico-economica i lavori relativi al nuovo impianto elettrico ed all'illuminazione dell'area portuale degli scali di Porto Empedocle, Palermo, Termini Imerese e Trapani.

Sempre in relazione a Porto Empedocle, nel 2022 era in fase di progettazione preliminare la realizzazione di un sistema di monitoraggio degli accessi attraverso varchi integrati nelle aree portuali ed alla fine dell'anno sono stati completati i lavori di manutenzione straordinaria delle

aree portuali nonché i lavori manutentivi oggetto del contratto-quadro, mentre la nuova stazione marittima è stata eseguita al 95 per cento.

Presso il porto di Licata era in fase di progettazione l'attività di manutenzione straordinaria dei piazzali.

Inoltre, era in fase di progettazione l'attività di manutenzione straordinaria e *security* presso il porto di Gela.

L'AdSP partecipa, inoltre, alla realizzazione di 14 progetti finanziati con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale complementare per i quali è prevista l'assegnazione di fondi pari a complessivi euro 228.500.000.

Nel complesso, alla data del 30 giugno 2025 l'AdSP ha ricevuto fondi a valere sulle risorse del PNRR-PNC per complessivi euro 166.889.196 ed ha eseguito pagamenti per complessivi euro 116.468.235.

In aggiunta all'attività di pianificazione ed attuazione delle opere portuali, l'AdSP provvede al rilascio di titoli concessori per la disponibilità delle aree demaniali e titoli autorizzatori per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali.

La relativa disciplina interna deve conformarsi alle disposizioni regolamentari adottate con decreto Mit n. 202 del 28 dicembre 2022, di attuazione dell'art. 18, l. n. 84 del 1994, come novellato dall'art. 5, l. n. 118 del 2022.

Con riguardo alle attività di cui all'art. 16 l. n. 84 del 1994, il raffronto tra i dati del 2022 e quelli relativi ai quattro scali considerati nel referto 2021 (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) evidenzia la conferma sia del numero delle imprese dedite allo svolgimento dei servizi portuali che del numero di quelle autorizzate all'esercizio delle operazioni portuali.

In riferimento alle concessioni per le attività di cui agli artt. 36 e 38 c.nav., si registra un incremento dei nuovi titoli rispetto all'esercizio pregresso (+15,8 per cento) mentre è invariato il numero complessivo dei rinnovi.

Si rileva, inoltre, un complessivo incremento del numero delle licenze (+14,66 per cento), degli atti formali (+113,3 per cento) e delle autorizzazioni all'occupazione anticipata (+41,7 per cento).

Nell'anno 2022 erano complessivamente in vigore n. 4 concessioni ai sensi dell'art. 18 della l. n. 84 del 1994, delle quali una è relativa al mantenimento di un impianto di frantumazione e

di caricamento di salgemma con annesso deposito dello stesso materiale presso lo scalo di Porto Empedocle e le altre tre riguardano l'operatività nel porto di Termini Imerese per il carico, lo scarico, la movimentazione ed il deposito di *containers*, semirimorchi, merce varia alla rinfusa e connessi servizi portuali.

Per quanto attiene alla riscossione dei canoni, dal confronto tra i dati dell'esercizio in esame e quelli dell'esercizio precedente limitato ai quattro porti considerati nell'ultimo referto (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) emerge come l'ammontare dei canoni concessori accertati nel 2022 faccia registrare un complessivo incremento - passandosi da euro 8.008.845 ad euro 8.496.908 - dovuto principalmente agli aumenti che hanno interessato lo scalo palermitano, quello trapanese e quello di Porto Empedocle.

La gestione di competenza si caratterizza, inoltre, per la riscossione di canoni concessori nella misura di euro 8.958.332 (a fronte di euro 7.649.403 nel 2021) e la formazione di un residuo di euro 348.921, pari al 3,89 per cento dell'importo complessivo accertato e direttamente collegato a rateazioni autorizzate.

L'ammontare delle riscossioni effettuate nel 2022 - comprensive di somme di competenza e residui - raggiunge l'importo di euro 9.467.278.

Nella relazione annuale sull'esercizio 2022, l'ente ha riferito di aver proceduto, per le situazioni critiche non regolarizzate, all'escussione delle polizze fideiussorie ed all'avvio delle azioni di recupero tramite l'ufficio legale, anche in concomitanza con i relativi provvedimenti di decadenza.

I servizi di interesse generale di competenza dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale sono stati individuati con i decreti presidenziali n. 770 del 31 dicembre 2020 (per i porti di Palermo e Termini Imerese), n. 237 del 30 giugno 2023 (per lo scalo di Porto Empedocle) e n. 238 del 30 giugno 2023 (per lo scalo di Trapani) e consistono nel servizio idrico, nel servizio di illuminazione, nel servizio di pulizia (comprensivo dello specchio acqueo portuale) nonché nel servizio di supporto ai passeggeri e nel servizio di instradamento.

Con decreto n. 412 del 25 maggio 2020, è stato autorizzato l'avvio della procedura di gara per l'affidamento della concessione, mediante la formula della finanza di progetto, dei lavori e di gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese.

La convenzione, stipulata in data 31 dicembre 2020, prevede l'erogazione di tutti i servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese.
In data 21 ottobre 2022, l'AdSP ha esercitato la facoltà - prevista dall'art. 4 della convenzione del 31 dicembre 2020 - di estensione i servizi oggetto della concessione agli ulteriori porti del *network* e, nello specifico, agli scali di Trapani e di Porto Empedocle, stipulando il relativo atto aggiuntivo.
Inoltre, l'AdSP ha sottoscritto, in data 29 giugno 2023, un secondo atto aggiuntivo (rep. n. 518/2023) alla convenzione del 31 dicembre 2020, recante l'approvazione del riequilibrio del piano economico-finanziario.
L'Anac - in riscontro ad una richiesta di parere formulata dall'AdSP in ordine alla portata applicativa dell'art. 175 del d.lgs. n. 50 del 2016 rispetto all'estensione dei servizi agli altri porti del *network* - ha osservato che la facoltà di estensione dei servizi di interesse generale contemplata dalla convenzione del 31 dicembre 2020 e dal capitolato di gestione, non era presente nella proposta presentata dall'operatore economico e successivamente integrata, né nel bando, nel disciplinare, nel progetto di fattibilità posto a base di gara e nell'offerta presentata da tale società e neppure era stata computata nel valore stimato complessivo della concessione, con conseguente inconfigurabilità sia dell'ipotesi di cui all'art. 175, comma 1, lett. a), del d.lgs. n. 50 del 2016, che di quelle delle successive lett. b) e c).
L'Anac ha, inoltre, assegnato all'ente il termine di 45 giorni per la valutazione di eventuali azioni a tutela dell'interesse pubblico al fine di garantire la gestione dei servizi in questione secondo canoni coerenti con la normativa di settore.
Sul punto, l'AdSP ha rappresentato all'Anac - ed a questa Sezione - di aver avviato una procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando in relazione al servizio di pulizia aree interne ed esterne al *terminal* passeggeri nonché per il servizio di instradamento, presso lo scalo di Porto Empedocle, precisando come si trattasse di soluzione meramente temporanea nelle more della valutazione del fabbisogno complessivo dei servizi di interesse generale. L'ente ha, inoltre, comunicato che avrebbe proceduto in senso analogo per il porto di Trapani, i cui servizi erano in scadenza nel primo semestre del 2025.
In seguito, l'AdSP ha comunicato l'aggiudicazione, in data 27 giugno 2025, della gara per il servizio di instradamento e viabilità del porto di Trapani nonché la pubblicazione, in data 20

giugno 2025, del bando relativo alla gara per il servizio di pulizia delle aree comuni degli scali di Trapani e Porto Empedocle, in corso di svolgimento, al pari della gara di cui al bando pubblicato il 25 giugno 2025 per il servizio di presidio e pulizia dei *terminal* degli scali di Trapani e Porto Empedocle.

In merito, la Sezione richiama l'attenzione dell'AdSP, del Collegio dei revisori e dell'amministrazione vigilante in ordine al rispetto delle norme in materia di contratti pubblici.

L'AdSP ha, inoltre, ritenuto di non procedere all'individuazione ed all'attivazione dei servizi di interesse generale per i porti di Gela e Licata, in ragione dell'assenza di traffico passeggeri e tenuto conto della circostanza per la quale i predetti porti sono incardinati nel territorio e nella rete dei servizi cittadini.

Nel 2022, il traffico portuale delle merci nei porti del sistema del Mare di Sicilia Occidentale presenta dei dati in linea con quelli dell'esercizio precedente.

In particolare, la crescita del traffico merci presso gli scali di Termini Imerese, Porto Empedocle e Palermo è ampiamente superiore alla contrazione dei traffici nel porto di Trapani, e si registra una sostanziale invarianza dei volumi a livello aggregato.

Inoltre, il *network* siciliano conferma nel 2022 le posizioni raggiunte nel 2021 in relazione alle tasse portuali sulle merci (+4,68 per cento), alle tasse portuali di ancoraggio (+3,65 per cento) ed al diritto fisso sui passeggeri (+7,34 per cento), mentre fa registrare una leggera flessione sul piano del numero di navi ospitate (-4,41 per cento) e del volume di *containers* (-3,33 per cento).

L'esercizio si è chiuso con un margine operativo lordo (Ebitda) pari ad euro 8.295.724.

La gestione di competenza dell'esercizio 2022 chiude con un disavanzo finanziario di euro 6.844.856, risultante dalla somma algebrica tra il saldo di parte corrente, positivo per euro 3.419.627, ed il saldo di parte capitale, negativo per euro 10.264.483.

L'avanzo di amministrazione di fine esercizio registra un decremento passando da 27,3 milioni a 23,8 milioni (-12,9 per cento) ed è vincolato per l'importo di euro 14.003.890, sicché la parte disponibile dello stesso è pari ad euro 9.797.501.

Sotto il profilo economico, invece, la gestione chiude con un avanzo di euro 3.447.034, in miglioramento del 144,2 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Il patrimonio netto si incrementa di conseguenza, passando da 198,4 milioni a 201,8 milioni.

In relazione alla confluenza - nel fondo di dotazione - dell'avanzo economico 2021, si osserva che lo stesso avrebbe dovuto trovare più corretta allocazione alla voce "Avanzi (Disavanzi) economici portati a nuovo", in quanto il suo intrinseco carattere disponibile confligge (salvo diverso avviso espresso con delibera del Comitato di gestione) con la natura del fondo di dotazione, posto a garanzia della struttura patrimoniale dell'ente.

In merito a tale rilievo - analogo a quello formulato da questa Sezione, con riguardo dell'avanzo economico del 2020, nella determinazione n. 95 del 13 giugno 2024 relativa all'esercizio 2021 - si osserva, peraltro, che nel rendiconto per l'esercizio 2024, approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 12 del 23 aprile 2025, l'AdSP riferisce di essersi allineata al criterio di contabilizzazione affermato nella suddetta determinazione, disponendo l'allocazione dell'utile dell'esercizio 2023 alla voce "Avanzi/disavanzi economici portati a nuovo" anziché alla voce "Fondo di dotazione".

La voce "Altre riserve" conferma l'importo di euro 180.835.144 già rilevato nell'esercizio precedente e dovuto principalmente alla indebita costituzione di una riserva indisponibile di euro 177.190.710 a fronte dell'iscrizione, tra le attività patrimoniali proprie (e segnatamente tra le immobilizzazioni materiali alla voce "Terreni e fabbricati"), di beni di terzi per un corrispondente ammontare.

La Sezione - con la citata determinazione n. 95 del 13 giugno 2024 - ha già invitato l'ente a rettificare sia il valore delle immobilizzazioni materiali, depurando la voce "Terreni e fabbricati" dell'importo di euro 177.190.710 riferito ai beni indisponibili ricompresi nel demanio marittimo, sia il valore delle riserve indisponibili iscritte in contropartita nel patrimonio netto per il medesimo importo.

Anche in relazione a tale profilo, si osserva che l'AdSP - nel rendiconto per l'esercizio 2024 approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 12 del 23 aprile 2025 - ha dichiarato di essersi allineata al detto criterio di contabilizzazione mediante la depurazione dell'importo di euro 177.190.710 dalla voce "Terreni e fabbricati" e lo storno del corrispondente importo dalla "Riserva indisponibile beni di terzi iscritti tra le attività".

Inoltre, nel bilancio relativo all'esercizio in esame, l'ente ha iscritto alla voce "Altre riserve" l'importo di euro 510.755 afferente, in origine, ad un accantonamento a riserva indisponibile delle somme provenienti dalla soppressione e liquidazione dell'*ex* Autorità portuale di Trapani

e trasferito nella contabilità dell'AdSP a copertura dei contenziosi giudiziari rimasti in essere al termine dell'attività liquidatoria dell'Autorità portuale suddetta, per le cui finalità l'AdSP aveva costituito un vincolo in contabilità finanziaria su una quota corrispondente dell'avanzo di amministrazione.

Il medesimo importo di euro 510.755 è stato accantonato, nel rendiconto 2022, anche nel fondo rischi e oneri, generando una irragionevole duplicazione di poste per la medesima finalità, poiché a fronte della costituzione del menzionato fondo rischi l'AdSP avrebbe dovuto rilasciare la riserva costituita in contropartita nel patrimonio netto per uguale ammontare o in proporzione all'esaurirsi del vincolo (come già osservato da questa Sezione con la determinazione n. 95 del 13 giugno 2024 in relazione all'analoga erronea contabilizzazione effettuata nel 2021 per l'ammontare di euro 796.927).

Anche in relazione a tale profilo, si rileva che l'AdSP - nel rendiconto per l'esercizio 2024 approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 12 del 23 aprile 2025 - riferisce dell'allineamento alle indicazioni di questa Sezione, mediante il rilascio del residuo ammontare (euro 510.755) della riserva indisponibile costituita nel patrimonio netto in relazione al contenzioso dell'*ex* Autorità portuale di Trapani.

La Sezione raccomanda la compiuta attuazione ai principi di chiarezza e coerenza interna del bilancio - a salvaguardia della correttezza contabile della gestione economico-finanziaria - invitando il Collegio dei revisori dei conti a vigilare sulla corretta applicazione delle regole contabili da parte dell'Autorità.

Il totale dell'attivo patrimoniale aumenta del 31,7 per cento, passando da 708,7 milioni a 933 milioni, principalmente in ragione dell'incremento delle immobilizzazioni materiali (+11,3 per cento), dei crediti (+56,3 per cento) e delle disponibilità liquide (+50,2 per cento).

In particolare, l'aumento delle immobilizzazioni materiali è dovuto anche all'iscrizione dell'importo di euro 182.501.787 alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" che tiene conto di tutti i lavori in corso di durata ultrannuale finanziati da terzi ed è stato effettuato - secondo quanto riferito in nota integrativa - all'esito di specifico rilievo di questa Corte.

Le disponibilità liquide ammontano a 141,2 milioni (+50,2 per cento) e sono costituite dai valori in cassa (euro 31.360.346) nonché da somme destinate e vincolate (euro 109.838.832).

Sul piano patrimoniale, l'incremento dei finanziamenti statali si traduce in una crescita sia dei crediti (passati da 236,9 a 370,3 milioni) sia dei risconti passivi (passati da 462,5 a 714 milioni) le cui poste registrano, nelle more della esecuzione dei lavori, gli importi delle entrate accertate di competenza degli esercizi successivi.

Tra le passività, il fondo per rischi ed oneri passa da euro 3.009.001 ad euro 1.810.557, segnando una riduzione del 39,8 per cento, dovuta all'utilizzo dello stesso per euro 1.198.444.

Nelle passività dello stato patrimoniale figura anche il fondo Tfr per euro 2.261.227 corrispondente al totale delle indennità maturate a favore dei dipendenti in carico, al netto dell'imposta sostitutiva sulla rivalutazione maturata.

Si rileva, inoltre, una significativa riduzione dell'esposizione debitoria complessiva, che passa da euro 42.976.776 ad euro 13.091.378 (-69,5 per cento).

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

CORTE DEI CONTI