



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Determinazione del 13 aprile 2023, n. 45



CORTE DEI CONTI





CORTE DEI CONTI

---

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Relatore: Consigliere Maria Laura Prislei

Ha collaborato  
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati la  
dott.ssa Alessandra Manetti



## CORTE DEI CONTI

### SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 13 aprile 2023,

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 (AdSP) del Mar Tirreno centro-settentrionale, comprensiva dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta;

visto il rendiconto generale dell'Autorità di sistema suddetta, relativo all'esercizio finanziario 2021, 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 Consigliere Maria Laura Prislei e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'AdSP del Mar Tirreno centro-settentrionale per l'esercizio 2021;



## CORTE DEI CONTI

---

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

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale dell'AdSP del Mar Tirreno centro-settentrionale per l'esercizio 2021, corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione, e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per il già menzionato esercizio.

RELATORE

*Maria Laura Prislei*

PRESIDENTE

*Manuela Arrigucci*

DIRIGENTE

*Fabio Marani*

depositato in segreteria



## SOMMARIO

PREMESSA .....	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO.....	2
1.1 Inquadramento normativo .....	2
1.2 Interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza.....	6
1.3 Situazione gestionale.....	9
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO.....	12
3. PERSONALE .....	15
3.1 Assetto organizzativo.....	15
3.2 Pianta organica e consistenza del personale.....	17
3.3 Costo del personale .....	18
3.4 Incarichi di studio e consulenza .....	22
3.5 Anticorruzione e trasparenza - valutazione della <i>performance</i> amministrativa.....	23
4. CONTENZIOSO .....	24
5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE .....	28
5.1 Piano regolatore portuale .....	29
5.2 Piano operativo triennale (Pot).....	31
5.3 Programma triennale delle opere (Pto) .....	31
6. ATTIVITÀ .....	32
6.1 Attività promozionale .....	32
6.2 Attività negoziale.....	32
6.3 Servizi di interesse generale.....	33
6.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione.....	36
6.5 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo.....	39
6.5.1 Gestione del demanio marittimo.....	40
6.6 Traffico portuale.....	43
6.6.1 Traffico merci .....	43
6.6.2 Traffico passeggeri.....	44
7. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE .....	46
7.1 Il rendiconto generale 2021.....	49
7.2 Dati significativi della gestione.....	49
7.3 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate ....	50
7.4 Situazione amministrativa e andamento dei residui.....	60
7.5 Il conto economico .....	64
7.6 Lo stato patrimoniale .....	68
7.7 Partecipazioni societarie .....	73
8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	76

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Finanziamenti PNRR-PNC + altre fonti finanziarie .....	7
Tabella 2 - Interventi finanziati con fondi PNRR-PNC +altre fonti finanziarie.....	8
Tabella 3 - Compensi e rimborsi spese agli organi .....	14
Tabella 4 - Pianta organica.....	17
Tabella 5 - Civitavecchia - n. dipendenti in servizio .....	18
Tabella 6 - Fiumicino - n. dipendenti in servizio.....	18
Tabella 7 - Gaeta - n. dipendenti in servizio .....	18
Tabella 8 - Disaggregazione spesa per il personale .....	19
Tabella 9 - Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2021 (in euro).....	20
Tabella 10 - Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2020 (in euro).....	20
Tabella 11 - Premi corrisposti nel 2021 e raffronto con l'esercizio precedente .....	22
Tabella 12 - Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia .....	32
Tabella 13 - Opere infrastrutturali.....	38
Tabella 14 - Entrate per canoni.....	42
Tabella 15 - Traffico merci disaggregato per i tre porti (in tonnellate e in TEU).....	43
Tabella 16 - Incidenza percentuale di ciascuna tipologia di merci sul totale.....	44
Tabella 17 - Traffico passeggeri .....	45
Tabella 18 - Piano di risanamento Bilancio di previsione 2021 .....	46
Tabella 19 - Risultati della gestione.....	50
Tabella 20 - Rendiconto finanziario (dati aggregati) .....	51
Tabella 21 - Rendiconto gestionale.....	51
Tabella 22 - Situazione amministrativa .....	60
Tabella 23 - Disaggregazione dei residui .....	61
Tabella 24 - Conto economico.....	64
Tabella 25 - Ricavi per prestazioni di servizi .....	65
Tabella 26 - Stato patrimoniale .....	68
Tabella 27 - Fondo rischi ed oneri.....	72
Tabella 28 - Partecipazioni societarie .....	73



## **PREMESSA**

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2021 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2020, è stato approvato con determinazione n. 11 del 25 gennaio 2022 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 525.

# 1. QUADRO DI RIFERIMENTO

## 1.1 Inquadramento normativo

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

In tale contesto normativo si colloca la nascita dell'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno centro-settentrionale comprendente i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, succeduta all'Autorità portuale di Civitavecchia.

Le funzioni ed i compiti di detta Autorità di sistema portuale sono ricavabili dalle disposizioni che attengono all'operatività dei porti. Il quadro normativo di riferimento ha già formato oggetto di dettagliata esposizione nei precedenti referti ai quali si fa qui rinvio.

In via generale va detto che le AdSP hanno il compito di indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali. Svolgono la manutenzione delle parti comuni e dei fondali, sorvegliano la fornitura dei servizi di interesse generale, amministrano in via esclusiva le aree e i beni demaniali, pianificano lo sviluppo del territorio portuale. Inoltre, coordinano le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell'ambito portuale e promuovono forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Nella relazione per l'esercizio 2020, in particolare, sono state citate le molteplici misure di sostegno al settore portuale, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da "Covid-19," che hanno avuto impatto sulla gestione dell'Ente anche per l'annualità di bilancio all'odierno esame.

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

dal provvedimento legislativo da ultimo citato prevede investimenti per complessivi 2,8 mld, ripartiti con il decreto Mims del 13 agosto 2021, n. 330. Di questi 159,7 milioni sono specificamente destinati all’Autorità in esame; dei dettagli circa la destinazione di tali risorse si dà conto nel successivo paragrafo 1.2.

Con il decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228 (c.d. “milleproroghe”), convertito, con modificazioni dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, è stato modificato l’art. 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, dalla l. 17 luglio 2020, n. 77. Le modifiche, tra l’altro, riguardano:

- l’estensione fino al 15 dicembre 2021 della facoltà per le AdSP di prevedere, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, la riduzione dell’importo dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 15 dicembre 2021, una diminuzione pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell’anno 2019. A tale scopo le suddette Autorità possono utilizzare il proprio avanzo di amministrazione, limitatamente all’anno 2020;
- l’istituzione di un fondo con importo di 10 milioni di euro per l’anno 2020 e di 68 milioni per l’anno 2021, le cui risorse sono dirette a compensare, anche parzialmente, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto<sup>1</sup>.

Con la decisione del 4 dicembre 2020, la Commissione UE in linea con gli orientamenti già assunti per gli scali di altri Paesi europei, ha censurato l’esenzione dall’imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali per ipotizzata violazione dei principi di concorrenza, richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme UE in materia di aiuti di Stato, a partire dal 1° gennaio 2022. Detta decisione è stata impugnata, da tutte le AdSP il 29 marzo 2021 davanti al Tribunale UE<sup>2</sup>, ai sensi dell’art. 256 del Trattato e dell’art. 51 dello Statuto della Corte di Giustizia europea.

In tale contesto, da ultimo, il legislatore è intervenuto con l’art. 4 bis del d.l. 16 giugno 2022, n.

---

<sup>1</sup> Con la modifica introdotta è stato precisato che la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi in favore delle Autorità è quella relativa agli introiti destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali. La relazione tecnica del provvedimento ha precisato che tali infrastrutture sono in linea di principio escluse dall’applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.

<sup>2</sup> A luglio 2021 la Commissione europea ha presentato un controricorso davanti al Tribunale europeo, per cui la questione è ancora pendente.

68, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto 2022, n. 108, che, al comma 1, ha modificato l'art 6 della l. n. 84 del 1994. In particolare, con il comma 9 bis, è stato fissato il principio in base al quale le AdSP rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES), di cui all'art. 73, c. 1, lettera c), del TUIR (decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917).

Il comma 9 ter, inoltre, ha stabilito che - in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, - l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994, non costituisce esercizio di attività commerciale. Per quel che riguarda le entrate da tassazione si prevede che sia un decreto del Mims, di concerto con il Mef, a stabilire "i limiti minimi e massimi" delle varie tipologie di prelievi e i "criteri per la determinazione degli stessi", lasciando alle AdSP l'incombenza di determinare i vari importi all'interno di tali limiti, destinandoli *"alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi [ ... ]."*

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

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

La predetta modifica della normativa fiscale non potrà non determinare effetti sui bilanci delle AdSP, incidendo sui saldi e, soprattutto, sul risultato di esercizio.

Nei successivi referti si darà conto dell'applicazione della nuova normativa, nonché degli esiti del citato ricorso volto all'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020, ancora pendente presso il Tribunale dell'Unione Europea.

In materia poi di concessioni del demanio portuale, si deve evidenziare la sostituzione del testo dell'art. 18 della l. 84 del 1994 operata dall'art. 5, c.1, l. 5 agosto 2022 n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021). Il nuovo testo stabilisce che le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. Al fine del raggiungimento dell'uniformità del rilascio, il successivo comma 2 prevede l'emanazione, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge (27 agosto 2022), di un decreto attuativo da parte del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che - nel rispetto del principio di concorrenza - definisca i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, l'individuazione di limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari. Si rammenta, in proposito, che la precedente formulazione della norma appariva più generica, non prevedendo espressamente il ricorso a procedure ad evidenza pubblica ma limitandosi a demandare ad un decreto ministeriale (peraltro mai emanato) la definizione di idonee forme di pubblicità in materia di affidamento delle concessioni delle aree demaniali.

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

In base al comma 7, le concessioni possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali da localizzarsi preferibilmente in aree sottoposte ad interventi di risanamento ambientale ovvero in aree abbandonate e in disuso. La nuova formulazione del comma 9 al fine di evitare concentrazioni e posizioni dominanti, prevede che il concessionario di un'area demaniale in ambito portuale possa svolgere l'attività autorizzata solo nell'area oggetto della concessione stessa e possa ottenere solo una concessione nel medesimo porto, salvo che si tratti di plurime concessioni inerenti ad attività merceologicamente differenti. È prevista peraltro una deroga al divieto di cumulo nei porti di dimensioni maggiori, classificati, ai sensi dell'art. 4 della l. n. 84 del 1994, di rilevanza economica internazionale e nazionale.

Il regolamento attuativo di cui all'art. 5, c. 2, della l. 5 agosto 2022, n. 118 è stato emanato con decreto del Mit, di concerto con il Mef, del 28 dicembre 2022, n. 202, entrato in vigore il 15 gennaio 2023, avente ad oggetto: "Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine". Con l'emanazione di tale decreto si è colmata una lacuna normativa in un settore fortemente strategico, che richiede regole certe e condivise, fin dalla legislazione del 1994 e ora anche obiettivo di PNRR.

## **1.2 Interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza**

Di rilevante impatto futuro le disposizioni di semplificazione, le norme ed i provvedimenti attuativi della programmazione straordinaria confluita nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e nel Programma a carico dei fondi complementari.

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

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

Per gli anni dal 2021 al 2026, sono state assegnate risorse per complessivi 30,6 mld, di cui al settore portuale sono stati destinati 2,8 mld, poi ripartiti con decreto Mims del 13 agosto 2021, n. 330 come segue:

- gli interventi per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici ammontano a 1,47 miliardi;
- quelli per l'aumento selettivo della capacità portuale sono pari a 390 milioni;
- quelli per l'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale ammontano a 250 milioni;
- gli interventi per l'efficientamento energetico a 50 milioni;

- per gli interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni inquinanti e alla sostenibilità ambientale (progetti per l'elettrificazione delle banchine, c.d. *cold ironing*) è previsto uno stanziamento di 675,5 milioni.

In tale contesto sono state assegnate all'AdSP del Mare Tirreno centro settentrionale 159,7 milioni, a valere sulle risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e la resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, nonché per opere di elettrificazione delle banchine in tutti i porti e per opere connesse all'ultimo, penultimo miglio ferroviario/stradale.

Tutte le sopra elencate risorse sono destinate alla componente M3C2 "intermodalità e logistica integrata".

**Tabella 1 - Finanziamenti PNRR-PNC + altre fonti finanziarie**

	Somme previste PNRR-PNC			PNRR-PNC + altre fonti finanziarie			% PNRR su finanziamento complessivo
	missione e componenti			missione e componenti			
	M2C2	M3C2	M5C3	M2C2	M3C2	M5C3	
AdSP Mare Tirreno centro settentr.		159.650.000			267.215.853		59,7

Fonte: rielaborazione su dati AdSP

L'AdSP ha precisato che è stata impegnata tutta la somma, anche se alla data del 31 dicembre 2022 erano stati trasferiti euro 63,3 milioni e contabilizzate e pagate solo euro 42.725. Si richiama ancora una volta l'anomalia di un impegno complessivo al quale non corrispondono ancora obbligazioni giuridicamente perfezionate. Tale modalità genera residui impropri, nel caso di specie di rilevante ammontare, che incidono sui risultati di bilancio e la cui effettività potrà essere verificata solo nel tempo.

Gli interventi finanziati sono i seguenti:

**Tabella 2 - Interventi finanziati con fondi PNRR-PNC +altre fonti finanziarie**

<b>Interventi</b>	<b>Importo complessivo dell'intervento</b>	<b>Investimento PNRR- PNC</b>	<b>Altre fonti di finanziamento</b>	<b>PNRR/PNC</b>	<b>Altri finanziamenti</b>
Prolungamento Banchina 13 II lotto (II lotto OO.SS)	106.063.749	26.650.000	79.413.749	25,1	74,9
Nuovo accesso al bacino storico (II lotto OO.SS.)	66.910.944	43.000.000	23.910.944	64,3	35,7
Ponte di collegamento con antemurale (II lotto OO.SS.)	14.241.160	10.000.000	4.241.160	70,2	29,8
Porto di Civitavecchia: Cold Ironing	80.000.000	80.000.000	0	100	0,0
<b>Totale interventi</b>	<b>267.215.853</b>	<b>159.650.000</b>	<b>107.565.853</b>	<b>59,7</b>	<b>40,3</b>

Fonte: rielaborazione su dati AdSP

Tutti e 4 i progetti, che riguardano il porto di Civitavecchia, dovranno essere ultimati entro il 2026.

Per quanto riguarda il primo progetto, il prolungamento dell'Antemurale C. Colombo per ulteriori 400 mt ha la funzione di proteggere dal moto ondoso la darsena traghetti e l'ingresso della darsena servizi, consentendo un'adeguata operatività degli accosti e assicurando idonee condizioni di sicurezza nelle fasi di ingresso e di uscita dal Porto di Civitavecchia.

A gennaio 2023, l'Autorità ha comunicato che è stato ultimato il progetto definitivo ed è stata avviata la gara per l'affidamento della verifica volta alla validazione dello stesso.

La finalità del secondo progetto è quella di realizzare un nuovo accesso al bacino portuale che consentirà l'ingresso delle imbarcazioni dal lato sud del porto, con il conseguente vantaggio di poter razionalizzare le destinazioni d'uso delle aree portuali ed i relativi traffici, operando una separazione della parte a prevalenza commerciale dal resto delle attività portuali.

Con riferimento al terzo progetto, il collegamento viario tra molo Vespucci e l'Antemurale C. Colombo, avente uno sviluppo lineare di 190 m, sarà realizzato mediante due distinte carreggiate affiancate: una destinata alla viabilità da e per gli attracchi del terminal crocieristico e l'altra di servizio all'ambito diportistico dal lato del porto storico.

Sia per il secondo che per il terzo progetto l'Autorità ha comunicato che è stato ultimato il progetto definitivo ed è stata avviata la gara per l'affidamento della verifica volta alla validazione dello stesso.



Il quarto intervento riguarda la realizzazione di un sistema di alimentazione elettrica delle navi in banchina con la contestuale implementazione della rete elettrica di connessione alla rete nazionale e di quella a servizio dell'ambito portuale di Civitavecchia. Sono stati individuati due possibili lotti funzionali: • FASE 1: riguarda l'elettificazione di n. 4 accosti e il contestuale adeguamento della rete elettrica portuale • FASE 2: riguarda l'elettificazione di ulteriori n. 4 accosti portuali. Risulta in corso la progettazione di fattibilità tecnica economica (PFTE).

A tali interventi si aggiungono n. 6 progetti presentati dall'AdSP al Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (Mite, ora Mase), relativi alla sostenibilità ambientale dei porti (Green Ports), per un totale di euro 29.813.105 e che riguardano: la realizzazione di impianti fotovoltaici sui tetti degli edifici gestiti dall'AdSP e presso le aree retroportuali, l'efficientamento energetico degli edifici portuali di Civitavecchia, le colonnine di ricarica per veicoli elettrici presso tutti e tre i porti, la rottamazione della flotta aziendale e l'acquisto di veicoli elettrici, *wave sax*, un dispositivo modulare innovativo per la generazione d'energia elettrica dal moto ondoso.

L'AdSP ha comunicato in proposito che, con note del 10 marzo 2022 e del 26 aprile 2022, il Mite ha trasmesso l'approvazione provvisoria dei progetti ammissibili al finanziamento e, con decreto Mase n. 493 del 13 dicembre 2022, è intervenuta l'approvazione definitiva, cui seguirà la sottoscrizione di un accordo di programma.

### **1.3 Situazione gestionale**

Il presente referto fornisce aggiornamenti sugli andamenti della gestione, delle cui criticità è stato dato atto nei referti relativi ai precedenti esercizi, con particolare riferimento alla dichiarazione dello stato di crisi dell'AdSP, di cui al decreto del Presidente n. 49 del 4 marzo 2021, determinato dalla già difficile situazione di bilancio 2019, aggravata nel 2020 e nel 2021 dall'ingente riduzione del traffico merci e passeggeri per la pandemia da *Covid* e che ha provocato un drastico calo delle entrate tributarie e dei diritti di porto<sup>3</sup>.

Come evidenziato nel referto relativo al precedente esercizio finanziario, il bilancio di

---

<sup>3</sup> Il nuovo Collegio dei revisori, nominato a far data dal 15 novembre 2021, con il verbale n.2, in cui fa riferimento all'imminente approvazione del decreto di assegnazione del fondo di cui all'art. 199, c. 10 bis del d.l. n. 34 del 2020, sulla base della documentazione fornita dall'Ente, ha asseverato che i minori introiti dell'anno 2020, imputabili alla pandemia da Covid 19, destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese a essere sfruttate ai fini commerciali, ammontano a complessivi euro 17.089.788.

previsione 2021 è stato approvato soltanto nel mese di aprile 2021, a seguito dell'adozione da parte del Comitato di gestione, in data 15 aprile, di un *"Piano di risanamento"* tendente a risolvere lo *"stato di crisi"* dell'AdSP. Il Piano prevedeva misure finalizzate al *"pareggio della situazione amministrativa 2020 ed all'equilibrio finanziario del bilancio 2021"*. I correttivi deliberati da tali misure, (principalmente sospendendo una parte del trattamento accessorio e riducendo le poste patrimoniali del fondo rischi correlate a quelle finanziarie relative a crediti e debiti) avevano consentito l'approvazione in data 29 aprile 2021, del rendiconto 2020. I Ministeri vigilanti si erano espressi favorevolmente su entrambi i documenti, *"non senza rimarcare l'esigenza che l'Autorità assicuri il rispetto di quanto formalizzato nel piano di risanamento, costantemente monitorato dal Collegio dei revisori, e continui ad attuare un'incisiva politica di contenimento delle spese e un'oculata programmazione delle stesse e della loro sostenibilità tale da consentire un equilibrio finanziario duraturo"*.

Il rendiconto 2021 è stato approvato in data 29 aprile 2022. Nella nota integrativa, l'AdSP afferma che la gestione finanziaria è stata realizzata nel rispetto di quanto stabilito dal bilancio di previsione 2021, approvato con delibera del Comitato di gestione n.19 del 22 aprile 2021, sulla base dei criteri metodologici individuati nel *"Piano di risanamento relativo agli esercizi 2020 2021"* e dalle successive note di variazione tutte approvate dal Ministero vigilante.

Il Collegio dei revisori ha espresso parere favorevole sul rendiconto 2021, con le seguenti raccomandazioni:

*"...al fine di evitare potenziali effetti indesiderati sull'equilibrio di bilancio dell'Ente, si invita il medesimo a produrre una costante e tempestiva informativa sull'andamento dei residui attivi e sul loro grado di esigibilità, nonché sull'andamento dei contenziosi in atto e su ogni altro evento rilevante. Infine, in virtù della già citata precarietà finanziaria, si invita l'Ente a porre in essere ogni utile azione volta alla razionalizzazione delle spese."*

Nel 2021, come detto, l'Ente ha ricevuto una quota di ristori relativi all'anno 2020, ex art. 199, c.1, lettera b, e c. 7, lett. a) del d.l. n. 34 del 2020, complessivamente pari a euro 2.288.000 e l'ha destinata in sede di quarta variazione di urgenza al bilancio preventivo 2021 ai lavoratori ex art. 17 della l. n. 84 del 1994.

Con decreto del Mims n. 198 del 14 giugno 2021 è stato autorizzato il pagamento di euro 1.238.193 a favore dell'AdSP, per compensare la riduzione dei canoni concessori alle imprese. Con decreto dirigenziale del Ministero vigilante n. 535 del 31 dicembre 2021, è stata

riconosciuta l'erogazione dei ristori in favore dell'AdSP per euro 11.311.104 "da riconoscersi quale compensazione per le Autorità di sistema Portuale dei mancati introiti (in particolare derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo dei traffici dei passeggeri di linea e dei crocieristi), ai sensi del comma 10 bis art. 199 del d.l. n. 34 del 2020. Tale considerevole importo è stato interamente riscosso dall'AdSP in data 8 aprile 2022 ed ha formato oggetto della prima nota di variazione di bilancio 2022, approvata dal Comitato di gestione con delibera n. 12 dell'11 aprile 2022.

La legge di bilancio per il 2022 (l. 30 dicembre 2021, n.234), all'articolo 1, c. 966, ha riconosciuto un contributo di due milioni di euro all'AdSP, contabilizzato anch'esso nel bilancio 2022.

Le misure oggetto del piano di risanamento, come evidenziato nel referto sull'esercizio precedente, non hanno avuto carattere strutturale, ma hanno spostato sugli esercizi successivi al 2021 alcuni oneri di particolare rilievo, come la parte variabile degli emolumenti al personale dipendente e il rimborso della parte capitale dei mutui stipulati dall'AdSP. Peraltro, gli ingenti finanziamenti ricevuti dall'AdSP a titolo di ristoro nel biennio 2021-2022, pari a quasi 17 milioni complessivi, unitamente all'incremento delle entrate conseguente alla ripresa dei traffici merci e passeggeri, hanno consentito di chiudere l'esercizio 2021 con un avanzo finanziario e con un disavanzo economico più contenuto rispetto al 2020, hanno consentito inoltre nel corso del 2022 di pagare al personale dipendente i premi di produttività dell'esercizio 2020 che erano stati oggetto di sospensione nell'ambito delle misure di risanamento, oltre ai premi di competenza del 2021.

Inoltre, con la quinta variazione del bilancio 2022 si determina un disavanzo di gestione di euro 998.843; conseguentemente il Collegio dei revisori, pur esprimendo parere favorevole sulla stessa ha invitato l'AdSP ad adottare opportune misure di contenimento della spesa tali da consentire il pieno ripristino dell'equilibrio di bilancio. I ministeri vigilanti hanno approvato detta variazione con nota del 31 ottobre 2022, condividendo peraltro la raccomandazione del Collegio dei revisori.

Da ultimo, il Collegio dei revisori ha richiesto all'AdSP un'indagine conoscitiva sull'effettivo ammontare dei residui attivi al 31 dicembre 2021, come risulta dal verbale n. 14 del 7 ottobre 2022.

## **2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO**

Sono organi dell'AdSP, ai sensi dell'articolo 7 della l. n. 84 del 1994 come modificata dal d.lgs. n.169 del 2016, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica di tali organi è stabilita in quattro anni.

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

Peraltro, con dpcm 23 agosto 2022, è stato adottato il "Regolamento in attuazione dell'articolo 1, comma 596, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 in materia di compensi, gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai componenti gli organi di amministrazione e di controllo, ordinari e straordinari, degli enti pubblici che troverà applicazione a partire dai prossimi rinnovi delle cariche.

### ***Il Presidente***

Il Presidente è nominato, per un quadriennio, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Presidente della regione; viene scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il Presidente è titolare di poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione e responsabile della gestione delle risorse finanziarie, in attuazione del piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera b della l. n. 84 del 1994. I relativi emolumenti sono stati stabiliti nella misura massima prevista per tutte le AdSP dal d.m. n. 456 del 16 dicembre 2016, ovvero 230 mila euro lordi annui, di cui una parte fissa, non superiore a 170 mila euro ed una parte variabile, non superiore a 60.000 euro, legata ad obiettivi determinati annualmente con una direttiva del Ministro delle infrastrutture nella quale sono indicate anche le modalità di rilevazione e di monitoraggio dei risultati.

L'attuale Presidente dell'AdSP, nominato per un quadriennio con d.m. n. 573 del 15 dicembre 2020, è in carica dal 16 dicembre 2020.

Gli obiettivi dell'azione presidenziale da tenere in considerazione per il riconoscimento della retribuzione di risultato sono stati fissati per il 2021 con direttiva ministeriale n. 166 del 21 aprile 2021.

La parte variabile del compenso per il Presidente in carica nel 2020, era stata determinata nell'importo di 37.500 euro lordi, con riferimento al punteggio assegnato (62,5) dal Mims e rapportato al periodo in cui è stato in carica.

Nel 2021 la parte variabile del compenso attribuito al nuovo Presidente è stata pari a euro 60.000, a seguito del riconoscimento del raggiungimento del 100 per cento degli obiettivi assegnati. La liquidazione di entrambi i premi è avvenuta nel corso del 2022.

### ***Il Comitato di gestione***

Il Comitato di gestione dell'AdSP in carica nel 2021 è stato nominato con decreto presidenziale n.15 del 27 gennaio 2021 per il quadriennio 2021 - 2024. È stato integrato con la nomina del rappresentante della città metropolitana di Roma Capitale, con decreto n. 101 del 7 maggio 2021.

I gettoni di presenza corrisposti ai componenti del predetto Comitato sono stati attribuiti nella misura massima prevista dal decreto del Ministro delle infrastrutture n. 456 del 16 dicembre 2016, pari a 30 euro lordi a seduta giornaliera.

### ***Il Collegio dei revisori dei conti***

Fino al 14 novembre 2021 è rimasto in carica in regime di *prorogatio* il Collegio dei revisori nominato con d.m. n. 408 del 30 novembre 2016. Dal 15 novembre 2021 è divenuto operativo il nuovo Collegio dei revisori, nominato con d.m. n. 430 del 28 ottobre 2021 per il quadriennio 2021- 2025.

Il relativo trattamento economico, nelle more del previsto decreto interministeriale di determinazione dei compensi di cui all'art. 13, c. 2 del d.lgs. n. 169 del 2016 mai emanato, è stato stabilito sulla base del d.m. n. 412 del 2009, da applicare all'intero compenso (parte fissa e variabile) spettante ai Presidenti, come indicato dalla nota Mit del 19 ottobre 2018.

### ***Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo***

Nella tabella che segue è riportata la spesa impegnata nel 2021 per le indennità spettanti agli organi di amministrazione e di controllo (compresi i rimborsi spese), confrontata con quella impegnata nel 2020.

**Tabella 3 - Compensi e rimborsi spese agli organi**

Esercizio	2020	2021	Var. % 2021/2020
Presidente	235.410	177.460	-24,6
Comitato di gestione	1.667	1.650	-1,0
Collegio dei revisori	56.909	66.434	16,7
<b>Totali</b>	<b>293.986</b>	<b>245.544</b>	<b>-16,5</b>
<b>Indennità e rimborsi spese OIV</b>	<b>23.072</b>	<b>15.864</b>	<b>-31,2</b>

Fonte: rendiconti gestionali

Per la funzione di Presidente dell'AdSP è stata impegnata la somma di euro 177.460, costituita dalla parte fissa (euro 170.000) e dai rimborsi spese per l'espletamento di attività istituzionali, pari ad euro 7.460. La parte variabile di 37.500 euro riconosciuta al Presidente pro tempore per gli obiettivi 2020, non è stata stanziata nell'esercizio in esame, per effetto della sospensione a seguito del Piano di risanamento 2020-2021 e risulta liquidata a carico del bilancio 2022.<sup>4</sup>

Anche la parte variabile della retribuzione (pari ad euro 60.000) del Presidente in carica dal 2021, è stata accertata e pagata nel bilancio 2022.

Le somme impegnate per il Collegio dei revisori, evidenziano un incremento del 16,7 per cento rispetto al 2020, e comprendono euro 16.159 a titolo di differenze retributive ai componenti in carica nel quadriennio 2012-2016, a seguito della sentenza n. 78 del 2020 del Tribunale di Civitavecchia, in accoglimento del ricorso proposto dal presidente dell'A.P. *pro tempore*, che ha stabilito che i compensi al Presidente andavano calcolati con l'applicazione del coefficiente del 2,6 per cento, e che tale importo costituiva la base per il calcolo del compenso spettante ai revisori ai sensi del d.m. n. 412 del 2009.

---

<sup>4</sup> Nel 2019 il compenso del Presidente cessato comprendeva la parte variabile di euro 60.000 liquidata nella mensilità di marzo 2020 a seguito della verifica del Ministero vigilante sul raggiungimento del 100 per cento degli obiettivi assegnati. Con riferimento alla parte variabile per il 2020, pari a euro 37.500, con nota del 31 marzo 2021, l'AdSP ne ha comunicato la sospensione del pagamento, "in considerazione della situazione finanziaria di pre-consuntivo 2020, nonché della mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, nelle more della definizione delle risorse che verranno riconosciute a questa AdSP, a sostegno delle mancate entrate ai sensi dell'art.199 del d.l. n. 34 del 2020." Sulla natura e sui presupposti di tale sospensione non sono stati forniti specifici chiarimenti.

## 3. PERSONALE

### 3.1 Assetto organizzativo

#### *Il Segretariato generale*

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si avvale del Segretariato generale, che si compone del Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa, ai sensi dell'articolo 10 della l. n. 84 del 1994. Al vertice amministrativo è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente, tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore e assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta.

Il Segretario generale è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e del d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39, e soggetto altresì ai limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del d.l. n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 214 del 2011 e s.m.i.. Il contratto di diritto privato del Segretario generale si conforma a quello previsto per i dirigenti d'industria, come da protocollo d'intesa Assoportifedermanager del 22 dicembre 2015<sup>5</sup>.

Il Segretario generale dell'AdSP del Mare Tirreno centro settentrionale è stato nominato con decreto presidenziale n. 36 del 15 febbraio 2021, con un trattamento economico annuo che si compone di una parte fissa di 150 mila euro e di una parte variabile di euro 30 mila, al raggiungimento degli obiettivi fissati annualmente dal Presidente, sentito il Comitato di gestione, fermo restando il limite retributivo di cui all'art.13 del d.l. 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla l. 24 giugno 2014, n. 89.

Per quanto riguarda la vicenda relativa alla risoluzione del rapporto di lavoro del precedente Segretario Generale, di cui si è riferito nella precedente relazione<sup>6</sup>, l'AdSP ha comunicato di

---

<sup>5</sup> Il nuovo contratto dei dirigenti delle AdSP è stato sottoscritto in data 29 luglio 2021.

<sup>6</sup> La vicenda ha avuto inizio a seguito dell'avvio, nel luglio 2020, da parte del Presidente dell'AdSP, di un procedimento disciplinare per dichiarati gravi inadempimenti nei confronti del S.G.. Quest'ultimo a sua volta ha chiesto l'immediata convocazione del Comitato di gestione al fine di deliberare sulla sua richiesta di risoluzione del rapporto di lavoro a seguito di dimissioni per giusta causa.

All'esito di ulteriori incontri tra le parti e i loro legali è stato raggiunto l'accordo del 5 agosto 2020. Il verbale di tale accordo è stato approvato con atto interno (decreto n. 230 del 5 agosto 2020). La definizione di tale procedimento è stata portata all'attenzione del Comitato di gestione, alla presenza del Collegio dei revisori, nella seduta del 27 agosto 2020. Essendo sorte delle perplessità sul procedimento adottato, l'Ente ha ritenuto necessario acquisire un parere all'Avvocatura dello Stato, che

aver ricevuto un atto di precetto in data 20 giugno 2022, seguito da un atto di pignoramento presso l'Istituto Tesoriere, a seguito del quale sono state vincolate per la suddetta procedura esecutiva euro 32.177. L'AdSP ha dichiarato di aver predisposto, in mancanza di un impegno di spesa nel 2020, un decreto di riconoscimento di debito.

#### *L'Organismo di partenariato della risorsa mare*

L'articolo 11 della legge di riordino delle Autorità portuali, nel nuovo testo vigente a seguito della novella del 2016, ha previsto l'istituzione presso ciascuna Autorità di sistema portuale di un Organismo di partenariato della risorsa mare, composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, dal Comandante del porto ovvero dei porti, già sedi di Autorità di sistema portuale, nonché da rappresentanti di ciascuna delle categorie commerciali ed economiche che svolgono attività nel porto. L'incarico di componente dell'Organismo è a titolo gratuito, eventuali rimborsi spese per la partecipazione alle attività sono a carico delle amministrazioni, enti e associazioni che designano i rispettivi rappresentanti. L'Organismo ha funzioni di confronto, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine:

- a) al documento di pianificazione strategica di sistema;
- b) all'adozione del piano operativo triennale;
- c) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'AdSP suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del porto;
- d) al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

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

Con decreto presidenziale n. 130 del 15 giugno 2017 è stato costituito il primo Organismo di partenariato dell'AdSP del Mar Tirreno c.s., rimasto in carica fino alla nomina del nuovo Organismo, insediatosi in data 23 settembre 2021.

---

si è espressa in senso positivo sulla necessità di un formale coinvolgimento del Comitato di gestione, attraverso un'espressa manifestazione di volontà preventiva o successiva tramite ratifica, in relazione all'accordo ed alla conseguente transazione. Con nota del 15 novembre 2021, l'AdSP aveva comunicato, in risposta all'istruttoria di questa Corte, di non aver dato seguito al pagamento della predetta somma, in attesa di ricevere un ulteriore parere da parte dell'Avvocatura dello Stato, in merito alla legittimità della procedura adottata per pervenire alla detta transazione.



### 3.2 Pianta organica e consistenza del personale

La dotazione organica dell'AdSP, di cui alla delibera n. 1 del 25 gennaio 2018, approvata dal ministero vigilante il 6 febbraio 2018, presenta la seguente composizione: 13 dirigenti, 21 quadri A, 13 quadri B, 70 unità di personale di vario livello, per un totale di 117 unità, con esclusione del Segretario generale.

Nel referto sull'esercizio 2020 era stato riferito che il Piano triennale dei fabbisogni di cui agli art. 6 e 6 ter del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165, come novellati dal d.lgs. 25 maggio 2017, n. 75 era stato predisposto solo in bozza e sarebbe stato adottato, non appena disponibili gli atti di riorganizzazione della Segreteria tecnico - operativa, di cui risultavano approvate le linee guida con decreto del Comitato di gestione n. 47 del 27 luglio 2021. Nella nota del 21 settembre 2022, in risposta all'istruttoria 2021, l'AdSP ha dichiarato che tale riorganizzazione è imminente. Va dato atto, infine, del decreto del Dipartimento funzione pubblica del 30 giugno 2022, n. 132, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 209 del 7 settembre 2022 contenente il regolamento che definisce, con operatività dal 1° luglio 2022, i contenuti e lo schema tipo del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO), nonché le modalità semplificate per gli enti con meno di 50 dipendenti. Introdotto dall'art. 6 del d. l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, il PIAO è un documento unico di programmazione e *governance* che sostituisce una serie di piani che finora le amministrazioni erano tenute a predisporre. Tra questi, i piani della *performance*, dei fabbisogni, del lavoro agile e dell'anticorruzione. L'obiettivo è la semplificazione dell'attività amministrativa e una maggiore qualità e trasparenza dei servizi pubblici. La tabella seguente riporta la pianta organica dell'AdSP e la consistenza complessiva del personale al 31 dicembre 2020, messa a confronto con quella dell'esercizio precedente.

**Tabella 4 - Pianta organica**

Categoria	Pianta organica ex del. n. 1/2018	Consistenza del personale al 31/12/2020	Consistenza del personale al 31/12/2021
Dirigenti	13	11	11
Quadri	34	29+2*	27
Impiegati	70	69	69
<b>Totale</b>	<b>117</b>	<b>111</b>	<b>107</b>

\* Personale in aspettativa non retribuita.

Fonte: dati forniti dall'Ente

Nelle tabelle che seguono è indicato, per ciascuna qualifica, il numero dei dipendenti effettivamente in servizio alla fine del 2021, posti a raffronto con quelli del precedente esercizio, distintamente per i tre porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

**Tabella 5 - Civitavecchia - n. dipendenti in servizio**

Categoria	Unità al 31/12/2020	Unità al 31/12/2021
Dirigenti	11	11
Quadri	24+1*	21
Impiegati	62	62
<b>Totale</b>	<b>98</b>	<b>94</b>

\*Una unità è in aspettativa non retribuita.

Fonte: dati forniti dall'Ente

**Tabella 6 - Fiumicino - n. dipendenti in servizio**

Categoria	Unità al 31/12/2020	Unità al 31/12/2021
Dirigenti	0	0
Quadri	2	2
Impiegati	2	3
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>5</b>

Fonte: dati forniti dall'Ente

**Tabella 7 - Gaeta - n. dipendenti in servizio**

Categoria	Unità al 31/12/2020	Unità al 31/12/2021
Dirigenti	0	0
Quadri	3+1*	4
Impiegati	5	4
<b>Totale</b>	<b>9</b>	<b>8</b>

\*Una unità è in aspettativa non retribuita.

Fonte: dati forniti dall'Ente

L'AdSP ha precisato che non sono stati presi in considerazione i dipendenti che hanno cessato il servizio prima del 31 dicembre 2021.

Nel corso del 2021 non sono state effettuate assunzioni.

### 3.3 Costo del personale

Il personale delle AdSP è inquadrato nel c.c.n.l. dei lavoratori dei porti. Tale contratto, scaduto nel 2018, è stato rinnovato nel marzo 2021. Al personale dirigente viene applicato il c.c.n.l. per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi in vigore per il periodo 1° gennaio 2019-31 dicembre 2023.

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente impegnata per il personale nel 2021, incluso il Segretario generale, con le variazioni di ciascuna voce rispetto a quella dell'esercizio precedente.

**Tabella 8 - Disaggregazione spesa per il personale**

	2020	2021	Var. % 2021-2020
Emolumenti e missioni al Segretario generale	184.894	128.002	-30,8
Emolumenti fissi al personale dipendente	4.946.412	4.975.528	0,6
Emolumenti variabili al personale dipendente	124.843	104.171	-16,6
Indennità e rimborso spese di missione	28.893	17.559	-39,2
Altri oneri per il personale	71.966	72.590	0,9
Spese per l'organizzazione di corsi e formazione	280	1.159	313,9
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	2.362.731	2.120.146	-10,3
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	3.158.556	2.327.820	-26,3
Fondo per la progettazione diretta dei lavori	326.350	0	-100,0
Fondo dell'Avvocatura decreto n. 22/2020	45.798	11.533	-74,8
<b>Totale</b>	<b>11.250.723</b>	<b>9.758.508</b>	<b>-13,3</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto

La tabella evidenzia una diminuzione del 13,3 per cento della spesa per il personale<sup>7</sup>, dovuta principalmente alla sospensione del premio di produttività relativo al raggiungimento degli obiettivi del 2020, per effetto delle misure che hanno spostato in avanti oneri di competenza dell'esercizio, stabilite dal Piano di risanamento 2020 - 2021, di cui si è trattato ampiamente nel referto sull'esercizio precedente. Secondo le precisazioni dell'Ente, l'importo effettivo di tale premio, al lordo degli oneri di legge, ammonta a euro 1.047.898, a fronte del valore di euro 1.273.000 indicato nel Piano di risanamento, quale tetto massimo da attribuire al raggiungimento degli obiettivi di tutto il personale dipendente e dirigente.

Gli oneri da contrattazione decentrata sono pari nel 2021 a euro 2.327.820, con un decremento del 26,3 per cento rispetto ai 3.158.556 euro dell'esercizio precedente, per effetto del più volte citato piano di risanamento, che ha differito gli oneri 2020 agli anni successivi.

Il compenso al Segretario generale, pari a euro 128.002, corrisponde alla retribuzione fissa spettante a decorrere dalla data di assunzione (15 febbraio 2021).

L'AdSP ha fornito inoltre una tabella che evidenzia il costo del personale, distinto per il Segretario generale, i dirigenti, i quadri e gli impiegati e il costo medio per ciascuna categoria nel 2021<sup>8</sup>. Nella tabella successiva si riportano anche i dati relativi al costo medio del 2020 a fini di comparazione.

<sup>7</sup> Nel 2020 sono stati istituiti due nuovi capitoli di spesa, il fondo ex art. 8 del Regolamento dell'avvocatura dell'AdSP, approvato con decreto n. 22 del 22 gennaio 2020 e il fondo per la progettazione e l'innovazione ex art. 113 del d.lgs. n. 50 del 2016.

<sup>8</sup> L'AdSP ha precisato che per la determinazione del numero medio ha considerato il numero di mesi effettivamente lavorati da ogni dipendente.

**Tabella 9 - Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2021 (in euro)**

Descrizione	Segretario generale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	128.002	1.539.220	2.342.567	3.695.531	7.705.320
Oneri riflessi (a carico dell'Ente)	46.743	609.688	817.635	1.299.076	2.773.142
Accantonamento Tfr	9.482	113.654	164.574	261.444	549.154
<b>Costi totali</b>	<b>184.227</b>	<b>2.262.562</b>	<b>3.324.776</b>	<b>5.256.051</b>	<b>11.027.616</b>
Numero dipendenti	1	11	28,58	69	109,58
<b>Costo medio</b>	<b>184.227</b>	<b>205.687</b>	<b>116.332</b>	<b>76.175</b>	<b>100.635</b>

Fonte: rielaborazione C.d.c. su dati forniti dall'Ente

**Tabella 10 - Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2020 (in euro)**

Descrizione	Segretario generale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	184.304,71	1.782.081,48	2.563.477,73	3.826.854,59	8.356.718,51
Oneri riflessi (a carico dell'Ente)	66.858,70	677.541,13	889.468,35	1.331.392,09	2.965.260,27
Accantonamento Tfr	13.652,00	131.964,92	183.178,96	273.268,59	602.064,47
<b>Costi totali</b>	<b>264.815,41</b>	<b>2.591.587,53</b>	<b>3.636.125,04</b>	<b>5.431.515,27</b>	<b>11.924.043,25</b>
Numero dipendenti	1	11	29,67	69	110,67
<b>Costo medio</b>	<b>264.815,41</b>	<b>235.598,87</b>	<b>122.566,01</b>	<b>78.717,61</b>	<b>107.747,38</b>

Fonte: dati forniti dall'Ente

Dal raffronto delle tabelle n. 7 e n. 8 risulta un costo medio complessivo in diminuzione rispetto al 2020, determinato principalmente dalla riduzione del costo del Segretario generale. Anche il costo medio del personale con qualifica dirigenziale e con le altre qualifiche, pur rimanendo decisamente elevato, risulta diminuito per effetto della più volte citata sospensione di parte degli emolumenti variabili di competenza del 2020, che avrebbero dovuto essere pagati nel 2021. La prospettazione di tali costi da parte dell'Autorità non appare condivisibile in quanto, a prescindere dall'effettivo momento del pagamento, il costo di che trattasi avrebbe dovuto essere rilevato, per competenza economica, nell'esercizio in cui lo stesso si è verificato, come emerge dall'art.2425 c.c. e Oic 12<sup>9</sup>.

L'AdSP ha comunicato di aver dapprima sospeso (a far data dalla mensilità di marzo 2021) e successivamente revocato (con decreti presidenziali dell'aprile 2022), l'indennità di

<sup>9</sup> L'OIC 12 elenca le voci da riepilogare nella voce B.9 "Costi per il personale," riprendendo di fatto lo schema del Codice Civile ex art. 2425 e in premessa afferma: "In questa voce sono iscritti tutti i costi sostenuti nel corso dell'esercizio per il personale dipendente, ivi incluso il costo per l'utilizzo del lavoro interinale."

amministrazione, pari a 400 euro lorde mensili, a tre unità di personale.

Sempre a decorrere dalla mensilità di marzo 2021 è stata sospesa e successivamente revocata (con decreti presidenziali dell'aprile 2022) la corresponsione dell'indennità di reperibilità per euro 400 lorde mensili, a 15 unità di personale. L'AdSP ha precisato, in proposito, che entrambi gli istituti giuridici erano stati introdotti dall'accordo sindacale del 16 febbraio 2009.

Per quanto riguarda la vicenda relativa alla corresponsione di emolumenti *ad personam* erogati in passato e non dovuti, di cui si è trattato nei precedenti referti<sup>10</sup>, l'AdSP ha comunicato che sta proseguendo nell'azione di recupero. Ha comunicato inoltre che le sospensioni degli assegni *ad personam* effettuate nel 2021 ad altre due unità di personale, sono state trasformate in revoche definitive con i decreti presidenziali n.134 e 135 dell'11 aprile 2022.

In merito alla riorganizzazione del personale da realizzare attraverso il Piano di ristrutturazione, così come previsto nella Delibera di CG del 4 marzo 2021 n. 49, l'AdSP ha comunicato di aver intrapreso e concluso un'attività di analisi organizzativa articolata su due elementi portanti.

Il primo attinente alla verifica del corretto rapporto tra risorse impiegate e obiettivi raggiunti, attraverso una rilevazione dei carichi di lavoro, partendo dalla individuazione dei singoli procedimenti amministrativi trattati da ciascun dipendente. I risultati di tale attività sono stati posti alla base del documento di "Analisi organizzativa aziendale (AOA)", utilizzato come elemento dirimente per le scelte operate dal Comitato di gestione nell'adozione delle linee guida della riorganizzazione (delibera di Comitato di Gestione n. 47 del 27 luglio 2021).

Si rileva peraltro, come già anticipato, che a distanza di oltre un anno dalle citate linee guida la riorganizzazione del personale non è stata ancora conclusa.

Il secondo elemento attiene alla ricognizione delle posizioni di ciascun dipendente titolare di assegni *ad personam* e delle posizioni di indennità corrisposte in virtù dei vigenti accordi di II livello contrattuale. Inoltre, ad esito di tale analisi ricognitoria, l'Autorità dichiara di aver adottato specifici provvedimenti regolamentari volti ad individuare criteri e condizioni che

---

<sup>10</sup> L'AdSP aveva riferito di aver affidato la questione ad una società di consulenza, la quale aveva concluso nel senso di ritenere legittimo il mantenimento nel tempo di alcuni assegni per il permanere delle condizioni che ne avevano determinato la corresponsione e di averli invece ritenuti non dovuti in altri casi, e quindi da recuperare. La stessa società di consulenza aveva segnalato inoltre che gli importi erogati sono estremamente rilevanti, ben superiori alle voci tabellari e suggerito all'AdSP di adottare al più presto un regolamento che prevedesse, per il futuro, termini, condizioni e limiti per l'erogazione di assegni *ad personam*. L'AdSP aveva comunicato di aver rideterminato in via retroattiva la retribuzione di un'unità di personale a decorrere dal mese di novembre 2020 e di star procedendo al recupero delle somme indebitamente percepite.

limitano e rendono oggettiva sia l'assegnazione delle indennità *ad personam*, sia la corresponsione delle indennità per la reperibilità, nell'intento di assicurare che ogni elemento premiale da riconoscere al personale dipendente sia necessariamente subordinato al verificato conseguimento degli obiettivi allo stesso attribuiti.

Nella tabella che segue sono indicati i premi conseguenti alle *performance* raggiunte nel 2021 dal personale dipendente, posti a raffronto con quelli relativi all'esercizio 2020.

**Tabella 11 - Premi corrisposti nel 2021 e raffronto con l'esercizio precedente**

Descrizione	2020			2021			Δ 21/20
	Personale in servizio	Premi erogati (*)	IMPORTI	Personale in servizio	Premi erogati (*)	IMPORTI	
Impiegati	68	67	306.102	69	68	307.681	0,5
Quadri	29	28	190.413	29	29	184.835	-2,9
Dirigenti	11	10	202.112	11	10	229.257	13,4
<b>Totali</b>	<b>108</b>	<b>105</b>	<b>698.627</b>	<b>109</b>	<b>107</b>	<b>721.773</b>	<b>3,3</b>
Segretario generale	1	0	0	1	1	25.988	100
<b>Totali</b>	<b>109</b>	<b>105</b>	<b>698.627</b>	<b>110</b>	<b>108</b>	<b>747.761</b>	<b>3,3</b>

(\*) Un premio per singolo dipendente.

Fonte: dati forniti dall'Ente

L'AdSP ha comunicato che i premi di produttività al Segretario generale e al restante personale sospesi nel 2020, sono stati corrisposti con determine del S.G. n. 19 e 20 dell'agosto 2022, sulla base dell'accordo aziendale del 2019.

Con riferimento al 2021, gli obiettivi del Segretario generale sono stati definiti con decreto presidenziale n. 160 del 20 luglio 2021, mentre quelli dei dirigenti sono stati assegnati dal S.G. con ordine di servizio n.25 del 6 luglio 2021. I dirigenti hanno assegnato obiettivi gestionali ai dipendenti incardinati negli uffici di propria competenza.

Con determina del S.G. in data 20 giugno 2022, è stata erogata la parte variabile del premio di risultato 2021 al personale con qualifica dirigenziale, sulla base dell'accordo aziendale del 2019 e delle schede di valutazione dell'OIV.

Anche per il restante personale si è provveduto nel corso del 2022, sulla base delle schede di valutazione trasmesse dai dirigenti di riferimento.

### **3.4 Incarichi di studio e consulenza**

Nel 2021 l'AdSP ha comunicato di non aver impegnato somme sul capitolo relativo alle spese per consulenze e incarichi professionali.

Sul capitolo relativo agli “altri oneri per il personale”, è stato impegnato l’importo di 8.125 euro per sorveglianza sanitaria obbligatoria ai dipendenti, ai sensi del d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e ss.mm.ii. mentre sul capitolo relativo alle spese legali figurano gli incarichi legali per euro 39.478.

Come già rilevato negli esercizi precedenti, non viene data una prospettazione unitaria nello specifico capitolo delle spese per incarichi e consulenze, che gravano su altri capitoli in relazione alla materia.

### **3.5 Anticorruzione e trasparenza - valutazione della *performance* amministrativa**

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

Con decreto presidenziale n. 58 del 23 marzo 2021, era stato approvato il PTPCT per il triennio 2021-2023, pubblicato sul sito *internet* dell’Ente.

Con successivo decreto n.162 del 22 aprile 2022 l’AdSP, nelle more dell’emanazione del citato regolamento, ha predisposto l’aggiornamento del PTPCT per il triennio 2022-2024, quale sottosezione di un unico Piano di attività e organizzazione, in modo da rendere più semplice l’adeguamento al nuovo strumento pianificatorio.

Nella sezione “Amministrazione trasparente” del predetto sito risulta essere stata pubblicata la relazione della Corte dei conti per l’esercizio 2020, come previsto dall’art. 31 del d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

Con decreto presidenziale n. 44 del 25 febbraio 2021 è stato nominato, a seguito di procedura selettiva pubblica, l’Organismo indipendente di valutazione della *performance* (OIV) per il triennio 2021-2023, previsto dagli articoli 2 e 14 del d.lgs. n. 150 del 2009, con un compenso complessivo annuale di euro 16.000.

Con decreto presidenziale n. 174 del 2019 è stato approvato il sistema di misurazione e valutazione delle *performance* del Segretario generale e dei dirigenti per il triennio 2019 - 2021, aggiornato con decreto n. 116 del 2020, sul quale ha espresso parere favorevole l’Oiv.

Con decreto presidenziale n. 193 del 9 settembre 2021 è stato adottato, con notevole ritardo, il Piano della *performance* per il triennio 2021-2023, aggiornato con decreto n. 154 del 2022.

## 4. CONTENZIOSO

Secondo quanto comunicato dall'AdSP in sede istruttoria, lo stato del contenzioso aggiornato al 3 agosto 2022, registra 131 procedimenti attivi, dei quali 74 relativi alla giurisdizione amministrativa, 55 alla giurisdizione civile e 2 alla giurisdizione penale, per costituzione di parte civile dell'AdSP.

Rispetto all'esercizio precedente, si evidenzia un lieve decremento del contenzioso in sede civile (-12 per cento) ed un incremento del contenzioso amministrativo (+9 per cento).

Per quanto riguarda la giurisdizione amministrativa, dei 74 procedimenti attivi, 59 sono incardinati avanti al Tar del Lazio, 15 risultano pendenti innanzi al Consiglio di Stato.

La maggior parte dei procedimenti azionati davanti ai giudici amministrativi riguarda richieste di annullamento o di modifica di atti o provvedimenti dell'Ente, non accompagnate in questa fase processuale da precise richieste risarcitorie.

La questione economicamente più rilevante riguarda il contenzioso relativo alle tasse e sovrattasse portuali, di cui si è già trattato ampiamente nei precedenti referti al Parlamento, ai quali si fa rinvio. Di seguito si espongono i seguenti aggiornamenti:

Con ordinanza del 25 luglio 2022, n. 23052 la Corte di cassazione ha rigettato il ricorso dell'AdSP (nonché dell'Agenzia delle dogane e del Mims) proposto avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 3475 del 3 maggio 2021. Il valore del contenzioso relativo alle tasse portuali è pari a circa euro 12.195.370,19 oltre interessi.

L'AdSP ha precisato che poiché con Italiana Petroli s.p.a. e IP Industrial s.p.a. pendono altri contenziosi<sup>11</sup>, in considerazione dei numerosi giudizi in essere ed al fine di prevenire eventuali futuri giudizi, in data 7 giugno 2022 l'Autorità e le citate società hanno sottoscritto un accordo di programma avente ad oggetto la definizione e, comunque, la transazione di tutti i contenziosi, quale condizione per l'eventuale rilascio da parte dell'Autorità della nuova concessione demaniale in favore di IP Industrial s.p.a. e l'adeguamento tecnico funzionale del porto di Fiumicino.

Il valore del contenzioso relativo ai diritti di porto, attualmente in appello davanti al Consiglio

---

<sup>11</sup>Tra i quali quelli proposti per l'annullamento dell'atf del porto commerciale di Fiumicino e di tutti gli atti connessi adottati dall'Autorità di sistema portuale e dalle altre Amministrazioni ratione materiae competenti, di atti di natura regolamentare dell'Autorità (regolamento sulla determinazione dei canoni e regolamento sul demanio) e dei provvedimenti di rideterminazione del canone della concessione.



di Stato, dopo la sentenza favorevole del Tar Lazio<sup>12</sup>, risulta quantificato dall'AdSP in circa 6,9 milioni.

Non sono stati comunicati aggiornamenti in merito al contenzioso incardinato avanti il Tar Lazio nel 2018 dalla società *Roma Terminal Containers s.p.a.*, di cui ai precedenti referti.

Con riferimento ai 74 procedimenti amministrativi attivi, l'AdSP è rappresentata e difesa dall'Avvocatura dello Stato in 20 giudizi, mentre 52 procedimenti sono seguiti dagli avvocati dell'Ufficio legale interno e 2 sono stati affidati ad avvocati del libero foro.

Con riferimento alla giurisdizione civile, la maggior parte delle cause riguarda pretese economiche nei confronti dell'AdSP, per risarcimento danni o opposizioni ad ingiunzioni di pagamento di canoni demaniali.

Per 46 dei 55 giudizi pendenti l'AdSP è rappresentata e difesa dal proprio Ufficio legale interno, per 1 procedimento dall'Avvocatura dello Stato ed infine 8 cause sono affidate ad avvocati del libero foro.

Le questioni economicamente più rilevanti, come riferito nelle precedenti relazioni, riguardano il contenzioso azionato dalla Grandi Lavori Fincosit per il riconoscimento delle riserve relative all'appalto dei lavori per il Primo Lotto delle opere strategiche nel Porto di Civitavecchia.

Allo stato sono pendenti due giudizi, di cui uno azionato avanti il Tribunale di Civitavecchia ed uno avanti la Corte di appello di Roma (a seguito dell'appello da parte dell'Impresa per la riforma della sentenza del Tribunale di Roma che ha parzialmente accolto la sua domanda risarcitoria), che ammontano ad un valore complessivo di circa euro 212.529.694,64, oltre interessi ed accessori.

Nella causa avanti il Tribunale di Civitavecchia (valore della domanda euro 2.771.835), il CTU ha riconosciuto all'impresa un importo che varia da un minimo di euro 449.914,20 ad un massimo di € 548.462,92, oltre interessi e rivalutazione. La causa è stata rinviata al 30 settembre 2022.

Nella causa economicamente più rilevante (valore della domanda euro 209.757.859), all'esito della prima udienza del 13 giugno 2022, la Corte di appello ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 12 giugno 2023.

Nelle precedenti relazioni si erano inoltre segnalati i lodi arbitrati che, a seguito di azioni

---

<sup>12</sup> Sentenza n. 12665 del 9 dicembre 2021.

promosse da una società per la restituzione di canoni demaniali versati dal 2006 al 2016 e di spese di progettazione e lavori relativi alla concessione demaniale di cui la stessa società era titolare, avevano condannato l’Autorità al pagamento di euro 9.498.909, oltre agli interessi legali dalla data di notifica della domanda arbitrale.

A seguito di appello dell’Autorità, con sentenza non definitiva del 31 maggio 2022, la Corte di appello di Roma ha dichiarato la nullità dei lodi e disposto la prosecuzione del giudizio, nominando un CTU, per verificare i maggiori oneri sopportati dall’Autorità in relazione alla mancata realizzazione dell’opera oggetto di concessione. In forza della favorevole sentenza della Corte di appello, l’Autorità ha depositato istanza al Giudice dell’esecuzione del Tribunale di Civitavecchia al fine di far dichiarare l’estinzione della procedura esecutiva a suo tempo incardinata dalla società concessionaria in forza dei lodi arbitrali e di disporre lo svincolo delle somme pignorate.

L’AdSP ha rappresentato che esiste una “Procedura operativa per la ricognizione e la valutazione del contenzioso”, approvata con decreto presidenziale n. 99 dell’11 aprile 2018, allo scopo di aggiornare lo stato del contenzioso e valutarlo in termini economici e finanziari, ai fini degli accantonamenti e della consistenza del fondo rischi ed oneri.

A seguito degli esiti di tale procedura, da ultimo con determina del S.G. n. 8 dell’8 aprile 2022, il valore del contenzioso al 31 dicembre 2021 è stato stimato pari a 299.129.420 euro, per un totale di 132 contenziosi. Il valore del relativo fondo rischi al 31 dicembre 2021 è pari a 38.721.369 euro, equivalente al 12,94 per cento del valore conosciuto delle passività potenziali. Il Collegio dei revisori, nella relazione al rendiconto 2021 come già in quella precedente, dopo aver rilevato la limitata percentuale di copertura delle passività potenziali già accantonata al fondo rischi, nonché la mancata considerazione delle percentuali di soccombenza nei vari giudizi e la mancata rideterminazione, anche attraverso accordi transattivi, delle somme dovute in caso di soccombenza, ha richiamato l’attenzione dell’AdSP sulla necessità di destinare tutte le risorse libere disponibili ad incremento degli accantonamenti in essere, al fine di assicurare un appostamento in bilancio per gli stessi maggiormente congruo.

Le osservazioni di cui sopra sono condivisibili e, peraltro, già formulate da questa Corte in occasione dei precedenti referti. In presenza di contenziosi così rilevanti, ed ancor più in situazioni di bilancio critiche, è essenziale che il fondo rischi sia correttamente determinato al fine di non aggravare situazioni di squilibrio con scelte strategico-operative non conformi ai

principi di sana gestione finanziaria e di salvaguardia della continuità di azione amministrativa. Si sottolinea, in proposito, che anche il rendiconto 2021 fa emergere una situazione gestionale nella quale l'avanzo di amministrazione disponibile risulta completamente azzerato a causa degli accantonamenti anzidetti, sulla quantificazione dei quali sussistono, come sopra evidenziato, rilevanti margini di incertezza. Come anticipato inoltre nel par.1.3, è in corso un'indagine sull'effettivo ammontare dei residui attivi al 31 dicembre 2021, richiesta dal Collegio dei revisori.

L'AdSP, con delibera n. 15 del Comitato di gestione e con decreto del Presidente n. 273 del 30 ottobre 2018 ha approvato un regolamento per il conferimento di incarichi di patrocinio, di assistenza legale e di rappresentanza in giudizio.

Le spese per la rappresentanza legale in giudizio dell'AdSP ammontano ad euro 39.478, a fronte dei 68.451 euro del 2020, di cui 3.676 euro per CTU e refusione di spese legali da sentenze.

## 5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

La pianificazione strategica portuale, disciplinata dal d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, assume come base di riferimento il Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss), che deve essere predisposto dalle AdSP in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Il d.l. n. 121 del 2021, cosiddetto “decreto trasporti” ha apportato opportune modifiche all’art. 5 della legge n. 84 del 1994, semplificando le procedure e gli strumenti di programmazione.

In particolare, la novella citata semplifica e accelera l’attività programmatoria delle AdSP volta a definire l’assetto complessivo e la destinazione d’uso delle aree portuali, eliminando la prevista adozione del Piano regolatore di sistema portuale, inizialmente concepito come unitario strumento di sintesi delle linee strategiche di sviluppo di tutti i porti del sistema, demandando ora al solo Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) il compito di individuare, per ciascun porto, gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario. I Piani regolatori portuali (PRP), concepiti come piani territoriali di rilevanza statale, restano di competenza esclusiva delle AdSP con riferimento alle sole aree portuali e retroportuali, residuando alle Autorità portuali mere funzioni consultive con riguardo alle aree di interazione porto-città, oltre alla necessità di una previa intesa con gli enti territoriali competenti ai fini dell’adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti viari e ferroviari di ultimo miglio. L’AdSP è chiamata ad organizzare e programmare la propria attività in coerenza con la l. n. 84 del 1994 e ss.mm.ii., tenuto conto del d.lgs. n. 169 del 2016, peraltro ancora non completamente attuato, e delle successive citate modifiche, anche attraverso l’adozione:

- del Piano regolatore portuale (Prp) di cui si è detto;
- del Piano operativo triennale (Pot) soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle, sulla base delle risorse finanziarie disponibili e secondo un ordine di priorità che dà conto del diverso livello di interesse ed urgenza che l’Autorità assegna a ciascun intervento;
- del Programma triennale delle opere pubbliche (Pto), ai sensi dell’art. 128 del d.lgs. 12

aprile 2006, n. 163 (ora art. 21, d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 ss.mm.ii.).

Va sottolineato come l'*iter* per l'adozione del Documento di pianificazione strategica di sistema sia ancora in corso. L'AdSP ha riferito che il Comitato di gestione, con delibera n. 23 del 18 aprile 2019, integrativa della delibera n. 43 del 26 ottobre 2018, ha individuato le linee di indirizzo per l'impostazione e sviluppo del Dpss per il porto di Civitavecchia. Successivamente è stata avviata l'istruttoria che ha condotto all'adozione, come precisato più avanti, di un adeguamento tecnico funzionale (Atf) riguardante l'area commerciale dello stesso porto e aperto un dialogo con i comuni di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, al fine di addivenire all'individuazione condivisa delle aree di interazione porto-città, elemento fondamentale per poter compiutamente poi definire il Dpss, che risulta allo stato in fase di elaborazione.

Peraltro, nel corso del 2022 l'AdSP ha adottato, con il decreto presidenziale n.177, un Piano di configurazione strategica relativa alla zona commerciale e settentrionale dello scalo di Civitavecchia, a seguito degli interventi previsti dal PNRR nell'arco temporale 2021-2026, con l'individuazione delle aree e delle banchine da affidare in concessione e la riserva di spazi operativi per le imprese non concessionarie ex art.18 della l. n. 84 del 1994.

## **5.1 Piano regolatore portuale**

Il Piano regolatore portuale è definito, per quanto attiene all'ambito di competenza, attraverso la complessa ed articolata procedura individuata dall'art. 5 della l. n. 84 del 1994 e costituisce ancora lo strumento di pianificazione strutturale del territorio portuale su un orizzonte temporale di medio-lungo termine, finalizzato a delineare le scelte strategiche di assetto e di sviluppo funzionale dell'area portuale.

Il Prp individua, inoltre, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito del porto, assicurando il raccordo con gli altri documenti di pianificazione territoriali nazionali ed europei, anche al fine di valorizzare il contesto urbano e ambientale.

Numerosi sono stati gli interventi di adeguamento dei Prp di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta a partire dal 2004.

### ***Porto di Civitavecchia***

Con deliberazione della regione Lazio del 23 marzo 2012, si è concluso il lungo *iter* relativo all'approvazione della variante al Prp di Civitavecchia, riguardante la realizzazione di due

nuovi accosti per navi da crociera di grandi dimensioni, nell'ambito del primo lotto delle opere strategiche.

Con determinazione della regione Lazio del 9 ottobre 2017, è stata formalizzata la presa d'atto del parere n. 61 del 2014 del Consiglio superiore dei lavori pubblici (C.S.LL.PP.) per l'adeguamento tecnico funzionale del Prp del porto di Civitavecchia-Darsena energetica grandi masse.

Come sopra anticipato è stato elaborato dalla AdSP un adeguamento tecnico funzionale della banchina n. 26 e delle aree sottese, al fine di renderle compatibili con lo svolgimento di traffici *ro-ro* e *car-carrier*<sup>13</sup>. Il comune di Civitavecchia ha espresso il parere di "non contrasto" dell'Atf con gli strumenti urbanistici comunali vigenti in data 10 maggio 2019.

Il Comitato di gestione, acquisiti i pareri favorevoli dell'Organismo di partenariato e del comune di Civitavecchia, ha approvato con delibera n. 36 del 31 luglio 2019 il "Progetto di adeguamento al vigente Piano regolatore portuale di Civitavecchia riguardante il *Terminal commerciale* e la *Darsena Traghetti*", disponendo la trasmissione del progetto stesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici, per la prosecuzione dell'*iter* approvativo. Da ultimo, con nota del 15 novembre 2021, l'AdSP ha comunicato che il predetto Atf è stato oggetto di parere con prescrizioni da parte del C.S.LL.PP. in data 27 gennaio e 24 febbraio 2021.

### ***Porto di Fiumicino***

Con deliberazione n. 358 del 13 luglio 2012 della regione Lazio è stata approvata la variante al Prp del porto di Fiumicino.

Con delibera del Comitato portuale n. 14 del 30 ottobre 2017 è stato adottato il progetto di adeguamento tecnico funzionale al vigente Piano regolatore, che è stato poi approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 20 aprile 2018 e dalla regione Lazio in data 3 settembre 2018. Si è trattato del primo Atf approvato a seguito delle modifiche introdotte dalla riforma di cui al d.lgs. n. 169 del 2016.

---

<sup>13</sup> *Roll-on/roll-off* (anche detto *Ro-Ro* ovvero a caricazione orizzontale o rotabile), è il termine inglese per indicare una nave-traghetto vera e propria, progettata e costruita per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni. Tra i tipi di navi *Ro/Ro* rientrano traghetti, *Ro-Pax*, *Ro-Con* (*Rotabili+containers*), chiatte, navi convenzionali con rampa poppiera, *PCC* (*Pure Car Carriers*) e *PCTC* (*Pure Car and Truck Carriers*). Queste due ultime categorie rappresentano il principale metodo di trasporto automobili (e mezzi pesanti da cantiere) su rotte oceaniche, trasportando una media di 5000 automobili, suddivise su 12 ponti interni.

### ***Porto di Gaeta***

Con deliberazione di Giunta regionale n. 123 del 7 marzo 2016 è stata approvata la variante al Piano regolatore portuale.

Sono terminate nel corso del 2021 le “opere di completamento del porto commerciale di Gaeta: escavo e consolidamento della vasca di colmata, piazzale operativo, viabilità d’ingresso”.

Con delibera del Comitato di gestione n. 71 del 20 novembre 2020, è stato espresso parere favorevole all’avvio del procedimento di “variante localizzata “del Prp di Gaeta, mediante l’ampliamento del comparto destinato alla cantieristica e l’infrastrutturazione dei nuovi piazzali logistici. Con decreto presidenziale n.185 del 17 maggio 2022 si è dato avvio alle procedure di gara per l’affidamento delle attività di progettazione relative agli interventi inseriti all’interno della predetta variante.

### **5.2 Piano operativo triennale (Pot)**

Con delibera n. 15 del 30 ottobre 2017 il Comitato di gestione della AdSP, dietro parere favorevole dell’Organismo di partenariato della risorsa mare, ha approvato il Pot 2018-2020, aggiornato con delibere n. 43 del 26 ottobre 2018 e n. 57 del 24 ottobre 2019.

In data 12 maggio 2021 è stato approvato e pubblicato sul sito il Pot 2021-2023.

### **5.3 Programma triennale delle opere (Pto)**

Ai sensi del citato art. 128 del d.lgs. n. 163 del 2006, (ora art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016), l’Autorità portuale è tenuta a predisporre il programma triennale e l’elenco annuale dei lavori, sulla base delle schede tipo di cui al decreto ministeriale 9 giugno 2006; tali schede, allegate al bilancio preventivo dell’esercizio, ne costituiscono parte integrante.

Il Comitato di gestione dell’AdSP, in data 24 ottobre 2019, in sede di approvazione del bilancio di previsione 2020, ha approvato il programma triennale delle opere pubbliche 2020-2022.

Con delibera n. 19 del 22 aprile 2021, in sede di approvazione del bilancio di previsione 2021, è stato deliberato il programma triennale delle opere pubbliche 2021-2023 e l’elenco annuale 2021, successivamente integrato con delibere n. 48 del 28 luglio 2021 e n. 53 del 30 settembre 2021. Con la delibera n.58 del 27 ottobre 2021, in sede di approvazione del bilancio di previsione 2022, è stato deliberato il programma triennale delle opere pubbliche 2022-2024.

## 6. ATTIVITÀ

Nei paragrafi che seguono si illustrano le principali attività svolte dall’Autorità di sistema portuale nell’esercizio in esame.

### 6.1 Attività promozionale

Gli importi impegnati dall’Autorità per spese promozionali ammontano nel 2021 a 16.491 euro, in forte contrazione rispetto ai 57.284 euro del 2020. Tale importo comprende la somma di euro 9.600 per quote associative alla *MedCruise Association*, euro 4.000 per quota associativa a favore di *MedPorts Association*, euro 1.000 per quota annuale alla Big (*Blue italian growth*) e le restanti somme per la partecipazione a due eventi e per la decorazione di n.4 automezzi con il logo istituzionale.

### 6.2 Attività negoziale

Con l’entrata in vigore dell’obbligo di ricorso ai sistemi telematici di negoziazione per importi superiori a 1.000 euro, di cui agli art. 40 e 52 del d.lgs. n. 50 del 2016, l’AdSP si è dotata di un proprio sistema di *e-procurement*. Di seguito una tabella riepilogativa del numero dei contratti per tipologia di procedura seguita nel 2021, con l’importo degli stessi e la percentuale di incidenza di ogni tipologia sul totale.

**Tabella 12 - Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia**

Modalità di affidamento utilizzata	Numero contratti	Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	DI CUI			Spesa sostenuta nell’esercizio 2021
			Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa	
Procedure aperte (art. 36, co. 9, d.lgs. 50/2016)	4	6.655.649	0	0	4	5.743.192
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63, c. 2, lett. b del d.lgs. 50/2016) (c.d. “Unicità”)	4	711.631	0	0	4	38.475
Affidamenti di cui all’art. 36 c. 2 lett. b	11	849.033	0	0	2	30.600
Affidamenti di cui all’art. 36 c. 2 lett. c	0	0	0	0	0	0
Affidamento diretto (art. 36, c. 2 lett. a del d.lgs. 50/2016)	133	1.518.930	0	0	133	568.682
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione stipulato da IIT	4	323.270	4	0	0	63.370
<b>Totale complessivo</b>	<b>156</b>	<b>10.058.513</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>143</b>	<b>6.444.319</b>

Fonte: elaborazione Corte conti su dati Ente



Come si evince dalla tabella, anche nel 2021 il numero maggiore di acquisizioni (133) è stato effettuato con affidamenti diretti che rappresentano, per importo, il 15,1 per cento del totale; n. 4 contratti sono stati affidati attraverso procedura aperta ex art. 36, c. 9, del d.lgs. n. 50 del 2016, per un importo che rappresenta il 66,1 per cento del totale, n. 11 contratti attraverso affidamenti diretti previa consultazione di più operatori (8,4 per cento del totale), mentre le procedure negoziate senza pubblicazione del bando ed il ricorso agli strumenti Consip, rappresentano fattispecie residuali.

### **6.3 Servizi di interesse generale**

L'articolo 6, c. 1, lett. c della l. n. 84 del 1994 (ora art. 6, c. 4, lett. c, nel testo novellato), disponeva l'affidamento e il controllo delle AdSP per le attività dirette alla fornitura, a titolo oneroso, agli utenti portuali, dei servizi di interesse generale, la cui individuazione era demandata ad appositi decreti ministeriali, adottati in data 14 novembre 1994 e 4 aprile 1996.

Abrogati tali provvedimenti con il d.lgs. n. 232 del 2017, il Ministero vigilante ha chiesto a tutte le AdSP, con circolare del 17 aprile 2018, di valutare quali attività rientrassero tra i servizi di interesse generale e quali fossero le relative procedure di affidamento.

L'Autorità portuale di Civitavecchia aveva a suo tempo affidato i servizi di interesse generale ad imprese partecipate, mantenendo una quota azionaria di minoranza nella compagine societaria. Le partecipazioni in dette società sono state peraltro alienate, a seguito dei Piani di razionalizzazione e di revisione straordinaria adottati, prima dall'A.P. e poi dall'AdSP, a decorrere dal 2015.

Il servizio di pulizia e raccolta rifiuti nella circoscrizione territoriale di competenza dell'AdSP è svolto dalla medesima società (*S.e.Port s.p.a.*) che era già affidataria, a seguito di gara pubblica, del suddetto servizio in forza di concessione quindicennale del 13 aprile 2016.

Il servizio idrico ed i servizi di illuminazione, informatico e telematico e le relative manutenzioni sono stati svolti dal 2016 dalla società, già affidataria del servizio (*Port Utilities s.p.a.*), in forza di concessione quindicennale del 12 gennaio 2016, a seguito di gara pubblica, con scadenza 11 gennaio 2031. Con riferimento alle vicende relative all'avvio nel 2018 di una procedura di decadenza dalla concessione, per il mancato rispetto da parte della società di

diverse obbligazioni derivanti dalla concessione stessa<sup>14</sup>, di cui si si era dato conto ampiamente nei precedenti referti, l'AdSP ha riferito, nella Relazione annuale 2021, che il Comitato di gestione, con delibera n. 24 del 18 aprile 2021, ha disposto l'archiviazione del procedimento di decadenza.

La gestione dei varchi di accesso in porto, dei parcheggi e di tutti i servizi complementari connessi con la viabilità all'interno dello scalo è stata affidata a *Port Mobility s.p.a.* (di seguito PM) con una convenzione trentennale stipulata il 26 maggio 2005.

Questa Corte, in considerazione delle criticità evidenziate in merito a quest'ultima concessione sin dal 2015<sup>15</sup>, e tenuto conto delle censure formulate da ultimo dall'Anac con delibera n. 1001 del 23 ottobre 2019<sup>16</sup>, si era ampiamente soffermata sul punto nei referti degli esercizi precedenti, analizzando le azioni poste in essere dall'AdSP per superare le osservazioni formulate e rilevando in conclusione che *"la tematica, a prescindere dalle contingenti conseguenze dell'attuale emergenza sanitaria, è evidentemente molto critica e sostanzialmente ferma<sup>17</sup>"*.

Con il decreto n. 293 del 7 dicembre 2021, l'AdSP ha avviato una istruttoria amministrativa che ha portato all'adozione della delibera n. 2 del 2022 del Comitato di gestione dell'AdSP, con cui l'AdSP ha stabilito di *"concludere il procedimento di revoca della concessione del servizio di navettamento croceristi"* avviata nel 2019 dichiarando:

1) la non applicazione del dispositivo della deliberazione Anac n.1001del 2019 per *"impossibilità di individuare le risorse finanziarie per far fronte alla risoluzione della concessione,"* tramite un indennizzo alla società, commisurato agli investimenti effettuati, che tuttavia inciderebbe sugli equilibri di bilancio già critici dell'Autorità, ed il cui diniego potrebbe generare un contenzioso. In sostanza la delibera dell'Anac è stata ritenuta una *"raccomandazione non vincolante,"* anche se l'AdSP non esclude che l'Anac potrebbe

---

<sup>14</sup>L'AdSP, con nota del 2 dicembre 2020, aveva affermato che le criticità erano state sanate e la società stava attuando il Piano degli investimenti secondo quanto previsto dall'atto aggiuntivo alla concessione sottoscritto in data 22 giugno 2020.

<sup>15</sup> Nel referto sull'A.P. di Civitavecchia 2012-2014 approvato con determinazione n. 121 del 2015, al par. 6.2. si legge: *"il trasferimento di quote sociali tra soggetti privati in una società partecipata dall'autorità portuale e concessionaria di un servizio di interesse generale. La compagine azionaria della società detentrici di una concessione trentennale del servizio di utilità generale si è radicalmente trasformata; inoltre il corrispettivo economico di detta concessione si è fortemente incrementato ed è stato introdotto un livello minimo garantito; tutto ciò potrebbe prefigurare l'opportunità di effettuare una gara ad evidenza pubblica per un nuovo affidamento del servizio, anche alla luce della sentenza del Consiglio di Stato, sez.V, del 18 dicembre 2009, n. 8376."*

<sup>16</sup> Le osservazioni formulate dal gruppo ispettivo hanno riguardato:

1) La costituzione della *Port Mobility s.p.a.* ai sensi dell'art. 23, comma 5, della l. n. 84/1994 ed i riflessi di profilo giuridico delle successive modifiche della compagine sociale della concessionaria;

2) Il grado di adempimento della P.M. all'obbligo di esternalizzare una quota pari all'80 per cento dei contratti relativi alla concessione, ai sensi dell'art. 177 del d.lgs. n. 50 del 2016.

<sup>17</sup> Cfr. referti sulla gestione dell'AdSP es. 2018, 2019 e 2020.

esercitare i poteri previsti dall'art.211, c.1 bis e 1 ter del Codice dei contratti, se dovesse ritenere illegittima la determinazione dell'Autorità;

2) il superamento dei rilievi della delibera ART n. 131 del 2017<sup>18</sup>, sulla base della dichiarazione che il servizio di navettamento dei passeggeri crocieristi, già in concessione, sarebbe di interesse economico generale (e quindi remunerabile anche attraverso i diritti di porto); inoltre le tariffe applicate dalla P.M. sarebbero congrue in quanto scaturite dalla gara pubblica svolta dalla stessa società per l'aggiudicazione del servizio a terzi;

3) l'avvio del procedimento per la predisposizione del Piano pluriennale 2022-2026 del predetto servizio di navettamento dei passeggeri delle crociere, da remunerare attraverso la rideterminazione dei diritti di porto, di cui al decreto presidenziale n. 255 del 2017;

4) l'approvazione con decreto presidenziale n. 66 del 3 marzo 2022 del Piano dei servizi e tariffario 2022-26 della P.M., che innova le modalità di remunerazione della società stessa, "sulla base della nuova modalità di determinazione quantitativa dei servizi adottata con Delibera del Comitato di gestione n. 65 del 27 ottobre 2021".

Nell'aprile 2022 sono state pubblicate le linee guida per la redazione del piano crociere, da sottoporre agli *stakeholders* e ad altri soggetti pubblici e privati, sulla base dei principi di cui sopra e sono state previste 3 linee di cui 2 esterne, una fino alla stazione di Civitavecchia ed 1 fino all'aeroporto di Fiumicino.

È previsto che dopo 6 mesi si sottoponga il Piano all'organismo di partenariato per il *consensus* e il Piano approvato possa decorrere dal primo gennaio 2023.

L'AdSP, alla data di conclusione dell'istruttoria del presente referto ha precisato che il procedimento non è ancora terminato, in quanto è ancora in corso l'interlocuzione con gli *stakeholders*.

Con riferimento alla citata delibera n. 2 del 2022, si rileva che nel 2019, nell'avviare il procedimento di revoca, l'Autorità aveva messo in discussione, tra l'altro, la natura accessoria del servizio di navettamento, prevista dall'art. 2 della Concessione originaria del 2005, tenuto conto dello sviluppo del traffico crocieristico che nel 2018 aveva superato i 2,4 milioni di passeggeri.

---

<sup>18</sup> L'Art contestava che con riferimento al servizio di navettamento dei passeggeri crocieristi, l'AdSP nell'esercizio delle sue funzioni deve attenersi ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione, garantendo la commisurazione delle tariffe ai costi sottostanti e prevedendo tempestivamente ad aggiudicare con gara pubblica il servizio di navettamento;

In aggiunta a quanto sopra dettagliato, si sottolinea che il predetto Piano, ha previsto che il servizio di navettamento dei passeggeri crocieristi, in precedenza remunerato direttamente dall'utenza portuale, venga remunerato "in via mediata" dall'AdSP, attraverso la retrocessione al concessionario di parte dei cosiddetti diritti di porto, cioè i corrispettivi versati all'AdSP dagli operatori marittimi per ogni passeggero e per ogni veicolo a motore imbarcato e sbarcato, come già avviene per gli altri servizi svolti dalla P.M.

Per tutto quanto sopra esposto appare evidente che, qualora tale Piano, chiusa la fase istruttoria, venisse approvato in questi termini, il servizio di navettamento avrebbe un ambito di applicazione molto più ampio (addirittura al di fuori dell'ambito portuale), e quindi apparirebbe configurabile la fattispecie di modifica sostanziale della concessione, ai sensi dell'art. 175, c. 7, del d.lgs. n. 50 del 2016<sup>19</sup>.

## **6.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione**

Per le opere di manutenzione ordinaria, riguardanti essenzialmente interventi per l'efficienza di tutti i sistemi, in ottemperanza alle norme per la sicurezza dei lavoratori, dei passeggeri e di tutti gli utenti operanti nelle aree portuali, l'AdSP ha impegnato nel 2021 fondi di parte corrente, per complessivi euro 324.737 rispetto ai 271.152 euro dell'esercizio precedente.

La manutenzione straordinaria si è concretizzata in una serie di interventi nelle parti comuni, per il mantenimento in efficienza del sistema strutturale dei tre porti e per il loro potenziamento ed ammodernamento, per un importo complessivo impegnato di euro 3.472.212, a fronte di euro 1.749.899 euro del 2020.

Nel corso dell'esercizio 2021 l'AdSP ha percepito l'importo di euro 1.466.443 a titolo di fondo

---

<sup>19</sup> L'art. 175, c. 7 del d.lgs. n. 50 del 2016, prevede: "la modifica di una concessione durante il periodo della sua efficacia è considerata sostanziale, quando altera considerevolmente gli elementi essenziali del contratto originariamente pattuito. In ogni caso, fatti salvi i commi 1 e 4, una modifica è considerata sostanziale se almeno una delle seguenti condizioni è soddisfatta: a) la modifica introduce condizioni che, ove originariamente previste, avrebbero consentito l'ammissione di candidati diversi da quelli inizialmente selezionati o l'accettazione di un'offerta diversa da quella accettata, oppure avrebbero consentito una maggiore partecipazione alla procedura di aggiudicazione; b) la modifica altera l'equilibrio economico della concessione a favore del concessionario in modo non previsto dalla concessione iniziale; c) la modifica estende notevolmente l'ambito di applicazione della concessione; d) se un nuovo concessionario sostituisce quello cui la stazione appaltante aveva inizialmente aggiudicato la concessione in casi diversi da quelli previsti al comma 1, lettera d). 8. Una nuova procedura di aggiudicazione di una concessione è richiesta per modifiche delle condizioni di una concessione durante il periodo della sua efficacia diverse da quelle previste ai commi 1 e 4".

di cui all'art. 18 bis<sup>20</sup> della l. n. 84 del 1994, di cui euro 900.000 destinato alla realizzazione della nuova sede dell'AdSP nel porto di Gaeta.

Per ciò che concerne le opere di grande infrastrutturazione<sup>21</sup>, si riportano nella seguente tabella le principali opere in corso nel 2020, le relative fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento alla data di conclusione dell'istruttoria (novembre 2021).

---

<sup>20</sup> La consistenza del fondo è stata determinata in euro 26 milioni, con il d.i. n.226 del 31 maggio 2021, registrato dalla Corte dei conti il 19 giugno 2021.

<sup>21</sup> che, come precisato dall'art. 5, comma 9, della l. n. 84 del 1994, riguardano *“le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali”*.

**Tabella 13 - Opere infrastrutturali**

Opera	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lavori	Data fine lavori prevista da contratto	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Costo della perizia di variante o suppletiva	Costo totale dei lavori	S.av.lavori (%)	Data collaudo
Primo Lotto Funz.le Op. Strat. (II Stralcio): Pontile II Darsena Traghetti	UE, Risorse proprie AdSP (mutuo BEI), Accordo di programma con Mit-fondo art.1, c.140 l. n. 232/2016	20/09/19	04/03/20	26/06/21	Procedura aperta	5.641.844	0	5.694.556 <sup>22</sup>	100	05/11/21
Piazzale area Traghetti 1° stralcio – Area a servizio del pontile II	Fondi MIT ex art.18 bis, l.n. 84 del 94: f. pereq. AdSP 2018 Accordo Proced. n.35 del 19/03/2019	15/10/20	03/12/20		Procedura aperta	2.955.269	385.270	3.311.617 <sup>23</sup>	100	21/04/22
Primo Lotto Funz.le Op. Strat. (II Stralcio): Banchinamento Darsena Servizi	Accordo di programma con Mit-fondo art.1, c.140 l. n. 232/2016				Procedura aperta <sup>24</sup>					
Opere di completamento Porto Commerciale di Gaeta	Fondi MIT	08/11/14	16/11/15	22/03/19 <sup>25</sup>	Procedura ristretta	19.957.945	3.862.594	23.820.538	100	

Fonte: Elaborazione C.d.c. su dati Ente

<sup>22</sup> Il maggior importo del “costo totale lavori” rispetto all'importo “costo lavori agg.to” è dovuto ai lavori in econ. ordin. con OdS n. 2 del 26/08/2020.

<sup>23</sup> Il costo dei lav. aggiud. e della variante è pari a 3.350.559. C'è stata una minor spesa di 38.942 derivante dal corpo d'opera contabilizzato a misura.

<sup>24</sup> Il 31/12/21 è stata proposta l'aggiudicazione ad un'Ati. I lavori sono stati poi affidati con decreto Presidenziale nel 2022.

<sup>25</sup> Lavori ultimati a maggio 2021. In corso di redazione il certificato di collaudo tecnico amministrativo.

## 6.5 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo

L'attività autorizzatoria relativa all'esercizio di operazioni e servizi portuali e quella di gestione del demanio marittimo assumono particolare rilievo per l'efficientamento dei porti e per l'apporto di risorse al bilancio<sup>26</sup>.

Con decreti commissariali n. 87 e n. 88 del 2016 è stata emanata un'unica disciplina regolamentare delle operazioni portuali nei porti di Gaeta e Civitavecchia, successivamente aggiornata e integrata nel corso del 2019. In modo analogo, nel 2021 è stato emanato il decreto n.105 con cui sono stati regolamentati unitariamente i servizi portuali negli scali dell'AdSP.

L'AdSP ha comunicato che le imprese autorizzate ex art. 16 della l. n. 84 del 1994, allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali nei porti del sistema portuale nel 2021, sono 37. I soggetti titolari di concessioni, ai sensi dell'art. 18 della l. n. 84 del 1994, sono 7 nel porto di Civitavecchia, 3 nel porto di Gaeta e 1 nel porto di Fiumicino.

Per quanto riguarda i soggetti autorizzati alla somministrazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17, c. 2 della l. n. 84 del 1994, nel porto di Civitavecchia opera un soggetto, selezionato con gara aperta con scadenza 31 dicembre 2023, rinnovabile per altri due anni.

A seguito di analoga procedura è stato individuato anche il soggetto autorizzato alla somministrazione del lavoro temporaneo nello scalo di Gaeta, titolare di un'autorizzazione rilasciata in data 13 giugno 2019 con scadenza al 31 dicembre 2023.

Il regolamento per la disciplina della somministrazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17, c. 2, della l. n. 84 del 1994, è stato approvato con decreto presidenziale n. 332 del 19 dicembre 2018, confluito poi nel citato decreto n.105 del 2021.

Con riferimento al Piano organico del porto, introdotto dal d.lgs. n. 232 del 2017 e adottato nel 2018, l'AdSP ha comunicato che dopo il primo aggiornamento del 2019, quello del 2020 ha risentito della difficile situazione derivante dall'emergenza pandemica che ha visto il 98 per cento dei lavoratori in cassa integrazione. Conseguentemente l'Autorità, per mitigare le inevitabili conseguenze negative sull'occupazione, ha previsto, nel triennio: a) l'attivazione di corsi di formazione professionale per il personale delle imprese di cui all'art. 17, c. 2, della l. n.

---

<sup>26</sup> Le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'Autorità, ai sensi degli artt. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994. I servizi portuali sono stati definiti dalla l. n. 186 del 2000 come servizi riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, anch'esse svolte da imprese autorizzate dall'Autorità portuale.

84 del 1994; b) il ricollocamento del personale delle imprese di cui all'art.16 e 17, non più idoneo all'esecuzione delle operazioni portuali; c) l'incentivo al prepensionamento del medesimo personale.

Sulla base del piano di intervento speciale del 2020 l'AdSP aveva previsto misure quali l'IMA (indennità di mancato avviamento), la sospensione della riscossione dei canoni relativi alle autorizzazioni e concessioni, con rateizzazione dal 31 luglio al 31 dicembre, il riassorbimento di parte del personale di due imprese con gravi crisi di liquidità da parte dell'impresa fornitrice di lavoro temporaneo nel porto di Civitavecchia. Secondo quanto comunicato dall'AdSP nella relazione annuale 2021, i canoni sospesi sono stati tutti riscossi entro il 31 dicembre 2021, termine finale indicato dalle norme.

Come sarà evidenziato più avanti, la regione Lazio ha anticipato all'AdSP, per un importo pari a 2,5 milioni, i fondi governativi destinati al ristoro di giornate non lavorate alle imprese di cui agli artt. 16 e 17 della l. n. 84, ai sensi dell'art.199, c. 1, lettera b) del d.l. n. 34 del 2020, s.m.i.. Per quanto riguarda la prevista restituzione alla regione Lazio, una volta incamerate le somme di cui al fondo previsto dal citato art. 199, c. 7, lett. b) del d.l. n. 34 del 2020 si riferirà nel prosieguo della presente relazione. Il Mims, in data 17 settembre 2021 ha erogato a tale titolo la somma di euro 2.288.430.

Le somme complessive corrisposte nel biennio 2020 - 2021 dall'AdSP ai lavoratori di dette imprese ammontano a euro 3.789.090, di cui euro 1.749.150 erogate nel 2020 e 2.039.940 nel 2021.

### **6.5.1 Gestione del demanio marittimo**

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

Direttive in materia volte a promuovere, in linea con la cospicua giurisprudenza amministrativa formatasi sulla materia, la massima concorrenza erano state emanate con la circolare n. 3087 del 5 febbraio 2018 del Mims, nonché con la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) n. 57 del 30 maggio 2018 recante *“Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.”*



Nella delibera dell'ART si prevedeva, tra l'altro, che le concessioni fossero affidate tempestivamente con procedura di selezione ad evidenza pubblica, avviata d'ufficio o su istanza di parte, previa pubblicazione di avviso, con modalità tali da consentire un'effettiva ed ampia conoscibilità agli operatori interessati, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione, proporzionalità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, predeterminando, tra l'altro, i criteri di selezione delle domande, con le relative ponderazioni, quali pesi e punteggi degli elementi tecnici ed economici, che valorizzino in particolare i piani di investimento ed i tempi di realizzazione degli stessi, gli obiettivi da conseguire e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni. La Corte costituzionale (sentenze n. 1 del 2019 e 176 del 2018) ha sottolineato che *"i criteri e le modalità di affidamento delle concessioni su beni del demanio marittimo devono essere stabiliti nell'osservanza dei principi della libera concorrenza e della libertà di stabilimento, previsti dalla normativa comunitaria e nazionale"* e che *"durate eccessive stimolano gestioni inefficienti"*.

In merito, come detto in precedenza, l'articolo 5 della legge 5 agosto 2022, n.118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021), ha recentemente modificato il citato art. 18, introducendo il principio dell'evidenza pubblica nell'affidamento delle concessioni delle aree demaniali, facendo, peraltro salvi i rapporti allo stato vigenti; si rammenta, in proposito, che la precedente formulazione della norma demandava ad un decreto ministeriale, (peraltro, mai emanato) la determinazione dei criteri per l'affidamento, senza richiedere espressamente l'evidenza pubblica della procedura. L'applicazione della citata disposizione è soggetta alla emanazione, entro 90 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento legislativo, di uno specifico decreto applicativo da parte del Mims, di concerto con il Mef. Come già anticipato nel cap.1, il regolamento attuativo di cui all'art. 5, c. 2, della l. 5 agosto 2022, n. 118 è stato emanato con decreto del Mit, di concerto con il Mef, del 28 dicembre 2022, n. 202, entrato in vigore il 15 gennaio 2023, avente ad oggetto: *"Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine"*.

A seguito della riforma di cui al d.lgs. n. 169 del 2016, l'AdSP ha provveduto, con delibera n. 29 del 12 settembre 2018 del Comitato di gestione e con decreto del Presidente n. 254 del 14 settembre 2018, ad un aggiornamento del regolamento d'uso delle aree demaniali marittime, risalente al 2011; inoltre con delibera n. 30 del 12 settembre 2018 del Comitato di gestione e con decreto del Presidente n. 255 del 14 settembre 2018, è stato aggiornato il regolamento per la

determinazione dei canoni, anch'esso risalente al 2011. Entrambi i regolamenti sono entrati in vigore dal 1° gennaio 2019. Ulteriori aggiornamenti sono stati deliberati dall'AdSP nel 2020.

L'AdSP utilizza il sistema informativo del demanio marittimo (portale S.I.D.) quale strumento operativo per la gestione del demanio portuale dal 2013. Con il d.lgs. n. 169 del 2016 ne è stato introdotto (art. 6, c. 13) l'obbligo di impiego per tutte le AdSP.

I tempi di pubblicazione per il rilascio delle concessioni sono graduati in funzione dell'importanza e della durata della concessione stessa: per le concessioni ex art. 36 c. nav., (sia su richiesta di parte, che d'ufficio) e che hanno durata superiore a quattro anni, si procede alla pubblicazione sulla G.U., oltre che presso l'Albo pretorio del Comune e sul sito istituzionale dell'AdSP ; se la durata è superiore a 10 anni si procede alla pubblicazione della domanda di parte o dell'avviso anche sulla G.U.C.E.. Nel caso in cui la durata è pari o inferiore a 4 anni, la pubblicazione è limitata all'Albo pretorio del Comune ed al sito istituzionale dell'AdSP.

Per quanto riguarda le concessioni ex art.18 della l. n. 84 del 1994, (sia su richiesta di parte che d'ufficio), la pubblicazione è prevista, oltre che presso l'Albo pretorio del Comune e sul sito istituzionale dell'AdSP, sulla G.U se la durata è inferiore o pari a 4 anni, mentre se è superiore a 4 anni è prevista la pubblicazione sulla G.U.C.E..

L'AdSP indica l'inizio e la fine del periodo di pubblicazione, che non può essere inferiore a 30 giorni.

Nella tabella seguente sono indicate per il 2021 le entrate accertate e riscosse per canoni demaniali<sup>27</sup>, con l'indicazione, rispettivamente, della percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti e sugli accertamenti per canoni, messe a confronto con quelle dell'esercizio precedente.

**Tabella 14 - Entrate per canoni**

Esercizio	Entrata per canoni accertate(a)	Entrate correnti accertate(b)	Incidenza a/b %	Canoni riscossi (c)	Incidenza c/a %
2020	9.875.102	36.582.639	27	5.249.456	53
2021	9.837.819	41.239.556	23,9	8.860.813	90

Fonte: rendiconto gestionale

Come emerge dalla tabella, l'importo dei canoni nel 2021 mostra un modesto decremento

<sup>27</sup> Alle entrate per canoni demaniali si aggiungono 1,4 milioni di entrate per affitto di beni patrimoniali.

rispetto all'esercizio precedente. Va tenuto conto che nell'importo degli accertamenti per canoni, sono stati contabilizzati euro 1.238.193 erogati a giugno dal Mims a titolo di ristori, per compensare le riduzioni di canoni demaniali concesse nel 2020, ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 199, c. 1, lett. a), del d.l. n. 34 del 2020, a seguito della perdita del fatturato superiore al 20 per cento da parte dei concessionari, rispetto al 2019.

L'importo delle riscossioni, che nel 2020 risultava notevolmente diminuito a causa anche della rateizzazione dei canoni, disposta quale misura emergenziale di ausilio, nel 2021 raggiunge il 90 per cento degli accertamenti, anche se va considerato che tale incremento è stato in parte favorito dalla riscossione dei citati ristori.

## 6.6 Traffico portuale

### 6.6.1 Traffico merci

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi al traffico registrato nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nel 2021, messi a confronto con i dati del 2020 e le variazioni percentuali dell'anno in esame rispetto al precedente.

**Tabella 15 - Traffico merci disaggregato per i tre porti (in tonnellate e in TEU)**

	CIVITAVECCHIA	FIUMICINO	GAETA	TOTALE	2019/2018
<b>2020</b>					
Merci solide	7.405.534	0	437.166	7.842.700	- 16
Merci liquide	624.131	1.741.978	1.045.462	3.411.571	- 35
<b>Totale merci</b>	<b>8.029.665</b>	<b>1.741.978</b>	<b>1.482.628</b>	<b>11.254.271</b>	<b>- 23</b>
Containers (Teu)	106.695	0		106.695	- 5
	CIVITAVECCHIA	FIUMICINO	GAETA	TOTALE	2020/2019
<b>2021</b>					
Merci solide	8.812.833	0	632.347	9.445.180	20,4
Merci liquide	837.774	1.946.820	1.135.782	3.920.376	14,9
<b>Totale merci</b>	<b>9.650.607</b>	<b>1.946.820</b>	<b>1.768.129</b>	<b>13.365.556</b>	<b>18,8</b>
Containers (Teu)	100.248	0			-6

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il complesso del traffico risulta effettuato per il 72,2 per cento nel porto di Civitavecchia, per il 14,6 per cento nel porto di Fiumicino e per il restante 13,2 per cento nel porto di Gaeta.

Come emerge dalla tabella, il porto di Civitavecchia si caratterizza soprattutto per la

movimentazione di merci solide, in prevalenza carbone e merci varie su *ro-ro*<sup>28</sup>, che rappresenta nel 2021 il 93,3 per cento del traffico complessivo di tale tipologia di merci dei tre porti.

I dati del traffico merci dei tre porti compresi nella circoscrizione dell'AdSP fanno registrare nel 2021 un incremento del 18,8 per cento rispetto all'esercizio precedente, con un volume complessivo di merci movimentate pari a 13,4 milioni circa di tonnellate rispetto a 11,3 milioni dell'esercizio precedente.

Tale incremento è imputabile soprattutto alle merci solide (-20,4 per cento), in gran parte riferibili al porto di Civitavecchia, ma anche a quelle liquide che mostrano un incremento complessivo del 14,9 per cento nei tre porti. Nel 2021 si è registrata anche una crescita del 17,6 per cento del traffico di carbone e oli minerali rispetto al 2020, che si attestano a quasi 6 milioni di tonnellate. Per quanto riguarda il porto di Fiumicino, l'incremento dei prodotti raffinati, soprattutto carburante destinato al vicino aeroporto, è connesso alla ripresa dei traffici aerei dopo il crollo del 2020 determinato dalla pandemia.

Il traffico dei *containers* registra una diminuzione del 6 per cento e si attesta a 100.248 TEU rispetto ai 106.695 TEU<sup>29</sup> movimentati nel 2020.

Nella tabella successiva viene evidenziata l'incidenza percentuale, nel 2021, del traffico merci di ciascun porto, distinto per tipologia (merci solide e liquide) sul totale delle merci appartenenti alla stessa tipologia dei tre porti.

**Tabella 16 - Incidenza percentuale di ciascuna tipologia di merci sul totale**

Anno	CIVITAVECCHIA		FIUMICINO		GAETA	
	Merci solide % sul totale	Merci liquide % sul totale	Merci solide % sul totale	Merci liquide % sul totale	Merci solide % sul totale	Merci liquide % sul totale
2020	94	18	0	51	6	31
2021	93	21	0	50	7	29

Fonte: Elaborazione Cdc su dati forniti dall'Ente

### 6.6.2 Traffico passeggeri

Nella tabella che segue si espongono i dati relativi al traffico dei passeggeri di linea e crocieristico del porto di Civitavecchia nel 2021 con la percentuale di incidenza di ciascuna

<sup>28</sup> *Roll-on/roll-off* (anche detto Ro-Ro ovvero a caricazione orizzontale o rotabile), è il termine inglese per indicare una nave-traghetto vera e propria, progettata e costruita per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni.

<sup>29</sup> L'unità equivalente a venti piedi o TEU (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*), è la misura *standard* di volume nel trasporto dei *container*, e corrisponde a circa 40 metri cubi totali.

delle tipologie sul totale, posto a raffronto con quello dell'esercizio precedente:

**Tabella 17 - Traffico passeggeri**

Tipologia	2019	% Var. 2019/2018	2020	% Var. 2020/2019	2021	% Var. 2021-2020
P. di linea	1.804.201	-1	962.394	- 47	1.227.997	27,6
Crocieristi	2.656.778	9	206.967	- 92	519.167	150,8
<b>Totale</b>	<b>4.460.979</b>	<b>4</b>	<b>1.169.361</b>	<b>-74</b>	<b>1.747.164</b>	<b>49,4</b>

Fonte: elaborazione su dati forniti dall'Ente

Il traffico dei passeggeri pur registrando un incremento complessivo del 49,4 per cento rispetto al 2020, dai circa 1,2 milioni a 1,7 milioni, resta ancora molto lontano dai 4,5 milioni di passeggeri del 2019. In particolare, i passeggeri crocieristi, che avevano registrato una contrazione del 92 per cento, per la forte riduzione delle crociere causata dalla pandemia, mostrano un aumento del 150,8 per cento, mentre i passeggeri di linea che avevano subito quasi un dimezzamento, passando da 1,8 milioni a 962.394 unità, aumentano del 27,6 per cento.

## 7. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE

Nella nota integrativa al bilancio 2021 l'AdSP afferma che la gestione finanziaria è in linea con il bilancio di previsione 2021, approvato con delibera del Comitato di gestione n. 19 del 22 aprile 2021, sulla base dei criteri metodologici individuati nel "Piano di risanamento relativo agli esercizi 2020-2021" e dalle successive note di variazione, tutte approvate dal Ministero vigilante.

Nel referto dell'esercizio precedente si è dato conto del Piano di risanamento adottato dall'AdSP il 15 aprile 2021, per rendere possibile l'approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021 e sono state formulate sullo stesso alcune prime considerazioni.

Si riporta di seguito la sezione del piano riguardante l'esercizio 2021, che a seguito delle misure adottate si sarebbe dovuto chiudere in equilibrio, con un pareggio finanziario di competenza, a fronte del disavanzo tendenziale di 4,5 milioni, previsto dalla prima versione del bilancio 2021 non approvato dal CdG nella seduta del 15 dicembre 2020.

**Tabella 18 - Piano di risanamento Bilancio di previsione 2021**

Disavanzo finanziario tendenziale	4.509.003	
	Entrate	Uscite
	Maggiori entrate correnti	Minori spese correnti/c. capitale
<b>Piano di risanamento del personale</b>		-1.273.000,0
Sospensione dell'erogazione premio produttività 2020		-1.273.000,0
<b>Piano di ristrutturazione dei debiti e dei crediti</b>	339.751,0	-1.299.500,0
Credito - compensazione del debito ANAS s.p.a.	339.751,0	
Debito - sospensione quote capitale mutui CDP		-1.299.500,0
<b>Piano di risanamento budget SIEG</b>		-1.557.000,0
Port Mobility s.p.a.		-460.000,0
Port Utilies s.p.a.		-446.000,0
Se.Port s.r.l.		-451.000,0
PAS srl		-200.000,0
<b>Ulteriori razionalizzazioni</b>		-194.200,0
Riduzione contratto servizio pulizia sede		-80.000,00
Riduzione stanziamento fondo pianta organica		-75.000,0
Riduzione stanziamento emolumento Segretario generale		-20.000,0
Riduzione stanziamento capitolo U211/10		-19.200,0
<b>Totali</b>	<b>339.751,0</b>	<b>-4.323.700,0</b>

Fonte: piano di risanamento Ente

Nel referto sull'esercizio precedente si era dato conto anche delle variazioni e dell'assestamento del bilancio 2021, con cui si è data attuazione alle misure di risanamento previste.

Si ritiene utile, prima di analizzare le principali poste del rendiconto 2021, anticipare quanto segue: nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione e nel fondo rischi dello stato patrimoniale 2021 sono state appostate le somme relative alla parte variabile delle retribuzioni del personale dipendente relative all'esercizio 2020, sospese a seguito del Piano di risanamento. Tale accantonamento è stato poi prelevato dall'avanzo di amministrazione 2021, in sede di quarta variazione al bilancio 2022, per il pagamento delle somme oggetto di sospensione.

Per quanto riguarda la ristrutturazione del debito - sospensione delle quote capitali dei mutui CDP, il Comitato di gestione, con delibera n. 35 del 21 giugno 2021, aveva autorizzato la rimodulazione dei prestiti, sottoscritta dal Presidente in data 25 giugno 2021, con azzeramento delle quote capitale nel 2021 e nuove rate costanti, ricalcolate, comprensive di capitale e interessi, da corrispondere a partire dal 30 giugno 2022. Non è stato reso evidente se tale operazione comporterà maggiori oneri per interessi od altro a decorrere dal 2022.

Con successivi decreti presidenziali adottati nei mesi da giugno a settembre, sono stati rimodulati al ribasso i *budget* delle Società di interesse generale e il Piano operativo annuale (Poa) 2021 della *Port Authority Security* (Pas s.r.l.), ad eccezione della *Port Mobility*.

Infine, in data 6 agosto 2021, è stato concluso l'atto transattivo con Anas, per euro 2.100.000, che ha determinato l'eliminazione di tale somma dai residui attivi e passivi dell'esercizio 2021. A fronte delle previsioni del Piano per il 2021, la gestione si è chiusa con un avanzo di competenza di euro 2.249.060, determinato da una crescita complessiva delle entrate correnti del 12,7 per cento rispetto al 2020, correlata al decremento delle uscite correnti del 5,4 per cento. Se la contrazione delle spese, specie quelle di funzionamento (-12,8 per cento) è stata determinata dalle misure del Piano, la crescita delle entrate è dovuta sia alla parziale ripresa del traffico merci e passeggeri, sia ai ristori che ai contributi straordinari concessi nell'esercizio (complessivamente euro 3,5 milioni).

Con particolare riferimento ai ristori, nel 2021 l'Ente, come già detto, ha ricevuto dal Mims una quota di ristoro per l'anno 2020, ex art. 199, c. 1, lettera b, e c. 7, lett. a) del d.l. n. 34 del 2020, complessivamente pari a euro 2.288.000 e l'ha destinata in sede di quarta variazione di urgenza al bilancio preventivo 2021 ai lavoratori ex art. 17 della l. n. 84 del 1994, in considerazione del differimento dei termini di restituzione delle somme già anticipate allo stesso titolo nel 2020 dalla regione Lazio, comunicato con nota del 12 novembre 2021 della Regione medesima. Sui

dettagli di tale utilizzo e della relativa iscrizione in bilancio si specificherà in prosieguo di referto.

Inoltre, con decreto del Mims n. 198 del 14 giugno 2021 è stato autorizzato il pagamento di euro 1.238.193 a favore dell'AdSP, per compensare la riduzione dei canoni concessori alle imprese.

La legge di bilancio per il 2022 (l. 30 dicembre 2021, n.234) all'articolo 1, c. 966, ha altresì concesso un contributo di due milioni di euro all'AdSP. Tale somma è stata accertata in sede di terza variazione di bilancio 2022 e destinata alle spese di personale.

Con decreto dirigenziale del Ministero vigilante n. 535 del 31 dicembre 2021, è stata riconosciuta l'erogazione dei ristori in favore dell'AdSP per euro 11.311.104 "da riconoscersi quale compensazione per le Autorità di sistema Portuale dei mancati introiti (in particolare derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo dei traffici dei passeggeri e dei crocieristi). In data 8 aprile 2022, è stato versato presso il conto di tesoreria l'importo dell'indennizzo ai sensi del comma 10 bis art. 199 d.l. n. 34 del 2020, di euro 11.311.104,00. Tale provento straordinario è stato contabilizzato nel bilancio di previsione 2022 attraverso la prima nota di variazione approvata dal Comitato di gestione con delibera n. 12 dell'11 aprile 2022. Nel documento contabile è stata destinata, tra le uscite, la somma di euro 6.070.179 dell'intero ammontare, per le seguenti finalità: riconoscimento dei livelli minimi dei servizi delle SIEG e investimenti per circa 1,4 milioni; per la ristrutturazione del debito - equilibrio fondo OGI, per circa 1,3 milioni, per investimenti nello sviluppo e nella promozione dei tre porti per euro 100.000; per la manutenzione e gestione dell'infrastruttura portuale per 1,8 milioni; per energia elettrica e gas per 1,5 milioni.

Con la delibera del Comitato di gestione n. 32 del 27 giugno 2022, (terza nota di variazione al bilancio di previsione 2022), la rimanente somma di euro 5.240.925 è stata destinata per circa 4,7 milioni ad interventi di dragaggio dei fondali nel porto di Civitavecchia, per 427.130 euro per interventi di manutenzione e per la sicurezza nel porto di Fiumicino e 130.000 euro sono stati destinati alla nuova sede dell'AdSP nel porto di Gaeta.



## **7.1 Il rendiconto generale 2021**

Il rendiconto 2021 è stato deliberato dal Comitato di gestione in data 29 aprile 2022 ed approvato dal Ministero vigilante in data 8 luglio 2022, acquisito il parere favorevole del Mef. Lo stesso è stato redatto, nelle more dell'operatività del nuovo regolamento di cui all'art. 22, c. 4, del d.lgs. n. 169 del 2016, in conformità dell'ancora vigente regolamento di amministrazione e contabilità, adottato con delibera del Comitato portuale n. 22 del 24 luglio 2007 che affianca al sistema di contabilità finanziaria il sistema di contabilità economico patrimoniale di cui al d.p.r. n. 97 del 2003.

Il rendiconto si compone sostanzialmente di tre parti: a) i dati delle risultanze finanziarie e di cassa, delle risultanze economico-patrimoniali e della situazione amministrativa; b) la nota integrativa, che contiene i criteri di valutazione e l'analisi di dettaglio del bilancio e delle contabilità; c) la relazione sulla gestione del Presidente dell'Autorità, che evidenzia l'andamento complessivo della gestione nell'esercizio.

Al rendiconto è allegata la prescritta relazione del Collegio dei revisori dei conti.

Al documento contabile è stato inoltre allegato il prospetto riepilogativo delle spese per missioni e programmi di cui al d.p.c.m. del 22 novembre 2014.

Ai sensi dell'art. 41, c. 1 del d.l. n. 66 del 2014, il Collegio dei revisori ha dato atto che il prospetto indicante la tempestività dei pagamenti delle transazioni commerciali è stato predisposto in conformità al disposto normativo. Il risultato evidenzia un ritardo nei pagamenti di 18,24 giorni, in peggioramento rispetto ai dati degli esercizi 2019 e 2020. In proposito, il Collegio ha invitato l'AdSP a porre in essere le iniziative necessarie a superare le difficoltà organizzative e di processo che hanno determinato tale risultato negativo.

Al bilancio è allegato, ai sensi della circolare Mef-Rgs n. 27 del 2015, il piano di raccordo tra i capitoli di bilancio 2020 e le voci del nuovo Piano dei conti integrato, di cui al d.p.r. n. 132 del 2013.

## **7.2 Dati significativi della gestione**

Si antepone all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, una tabella che espone i saldi contabili più significativi, come emergenti dal rendiconto esaminato, posti a raffronto con quelli del precedente esercizio 2020.

**Tabella 19 - Risultati della gestione**

DESCRIZIONE		2020	2021	% 2021/2020
Avanzo/disavanzo finanziario		-4.936.398	2.249.060	145,6
saldo corrente		-1.035.049	5.650.692	645,9
saldo in c/capitale		-3.901.349	-3.401.632	12,8
Risultato di amministrazione		15.768.449	18.231.360	15,5
Risultato economico		-6.235.347	-2.680.828	57,0
Patrimonio netto		72.398.472	69.717.644	-3,7

Fonte: rendiconto

La gestione di competenza 2021 chiude con un avanzo finanziario di 2,2 milioni, con un'inversione di tendenza rispetto al disavanzo finanziario 2020 (- 4,9 milioni), determinata dalla somma algebrica tra il saldo positivo di parte corrente, pari a 5,7 milioni e quello negativo in conto capitale, pari a 3,4 milioni. Il risultato di amministrazione mostra un incremento del 15,5 per cento, passando da 15,8 a 18,2 milioni, mentre il risultato economico mostra un disavanzo più che dimezzato, passando da 6,2 a 2,7 milioni.

Il patrimonio netto risulta in lieve diminuzione, in misura pari al disavanzo economico dell'esercizio e si attesta a circa 69,7 milioni. Nei paragrafi che seguono si dà conto degli andamenti gestionali sopra descritti.

### **7.3 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate**

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati risultanti dal rendiconto finanziario 2021, posti a raffronto con quelli del 2020, nonché le variazioni percentuali di ogni posta tra l'esercizio in esame e quello precedente.

**Tabella 20 - Rendiconto finanziario (dati aggregati)**

<b>ENTRATE</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Var. % 2021/2020</b>
<b>Accertamenti</b>			
<b>CORRENTI</b>	36.582.639	41.239.556	12,7
<b>IN CONTO CAPITALE</b>	104.873.653	162.538.443	55,0
<b>PARTITE DI GIRO</b>	4.645.144	4.171.483	-10,2
<b>TOTALE</b>	<b>146.101.436</b>	<b>207.949.482</b>	<b>42,3</b>
<b>SPESE</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Var. % 2021/2020</b>
<b>Impegni</b>			
<b>CORRENTI</b>	37.617.688	35.588.864	-5,4
<b>IN CONTO CAPITALE</b>	108.775.002	165.940.075	52,6
<b>PARTITE DI GIRO</b>	4.645.144	4.171.483	-10,2
<b>TOTALE</b>	<b>151.037.834</b>	<b>205.700.422</b>	<b>36,2</b>
<b>Avanzo/disav.</b>	<b>-4.936.398</b>	<b>2.249.060</b>	<b>145,6</b>

Fonte: elaborazione C.d.c. su dati Ente

Si rileva un incremento complessivo delle entrate del 42,3 per cento, determinato dal notevole incremento delle poste in conto capitale (+55 per cento), e dall'aumento del 12,7 per cento delle entrate correnti, per i motivi che saranno esplicitati nel seguito della trattazione.

Nella tabella che segue vengono analizzate, più in dettaglio, le entrate accertate e le spese impegnate nell'esercizio in esame, poste a raffronto con i dati del 2020.

**Tabella 21 - Rendiconto gestionale**

<b>ENTRATE</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Var. % 2021/2020</b>
	<b>Accertamenti</b>	<b>Accertamenti</b>	
Trasferimenti da parte dello Stato	0	2.288.430	100,0
Trasferimenti da parte della Regione	2.500.000	0	-100,0
Trasferimenti da altri enti del settore pubblico	0	96.996	100,0
<b>TOTALE</b>	<b>2.500.000</b>	<b>2.385.426</b>	<b>-4,6</b>
<b>Entrate diverse</b>			
Entrate tributarie	11.810.717	12.819.844	8,5
Derivanti da vendita di beni e prest. di servizi	9.151.020	11.983.444	31,0
Redditi e proventi patrimoniali	11.451.628	11.583.219	1,1
Poste correttive e comp. spese correnti	1.281.409	2.111.095	64,7
Entrate non classificabili in altre voci	387.865	356.528	-8,1
<b>TOTALE</b>	<b>34.082.639</b>	<b>38.854.130</b>	<b>14,0</b>
<b>TOTALE ENTRATE CORRENTI</b>	<b>36.582.639</b>	<b>41.239.556</b>	<b>12,7</b>
<b>TITOLO II-ENTRATE IN CONTO CAPITALE</b>			<b>0,0</b>
<i>Entrate per alien. di beni patrimoniali e riscossioni di crediti:</i>			<b>0,0</b>
	94.538	0	<b>-100,0</b>
<i>Trasferimenti in conto capitale:</i>			<b>0,0</b>
Trasferimenti dallo Stato	99.650.335	162.538.443	63,1
Trasferimenti dalla Regione	996.504	0	-100,0
Trasferimenti da altri enti	4.132.276	0	-100,0
<i>Entrate derivanti da accensione prestiti:</i>			<b>0,0</b>
Assunzioni di mutui	0	0	<b>0,0</b>
Assunzioni di altri debiti finanziari	0	0	<b>0,0</b>
<b>TOTALE ENTRATE IN C/ CAPIT.</b>	<b>104.873.653</b>	<b>162.538.443</b>	<b>55,0</b>
<i>Partite di giro</i>	<b>4.645.144</b>	<b>4.171.483</b>	<b>-10,2</b>
<b>TOTALE GENERALE ENTRATE</b>	<b>146.101.436</b>	<b>207.949.482</b>	<b>42,3</b>

(segue)

(segue Tabella 21)

SPESE	2020	2021	Var. %
	Impegni	Impegni	2021/2020
<b>TITOLO I - USCITE CORRENTI</b>			
<b>1.1 - FUNZIONAMENTO</b>			
Spese per gli organi dell'ente	317.059	261.408	-17,6
Oneri per il personale in servizio	11.250.723	9.758.508	-13,3
Spese per acquisto beni e servizi	3.360.580	3.003.707	-10,6
<b>TOTALE</b>	<b>14.928.362</b>	<b>13.023.623</b>	<b>-12,8</b>
<b>1.2 - INTERVENTI DIVERSI</b>			0,0
Uscite per prestazioni istituzionali	9.646.581	10.783.440	11,8
oneri finanziari	2.559.138	2.950.740	15,3
trasferimenti passivi	3.068.206	2.472.701	-19,4
oneri tributari	1.278.034	1.091.060	-14,6
poste correttive e comp. entrate correnti	0	162.527	100,0
spese non classificabili in altre voci	155.330	14.892	-90,4
<b>TOTALE</b>	<b>16.707.289</b>	<b>17.475.360</b>	<b>4,6</b>
<b>1.3 - ONERI COMUNI</b>			
spese connesse con la sicurezza	4.289.420	3.377.415	-21,3
<b>1.4 - TRATTAMENTI DI QUIESCENZA, INTEGR.</b>			
accantonamento al TFR	685.397	616.123	-10,1
<b>1.5 - ACCANT. A FONDO RISCHI ED ONERI</b>			
accantonamento fondi rischi ed oneri	1.007.220	1.096.343	8,8
<b>TOTALE SPESE CORRENTI</b>	<b>37.617.688</b>	<b>35.588.864</b>	<b>-5,4</b>
<b>TITOLO II-SPESE IN CONTO CAPITALE</b>			
<b>2. INVESTIMENTI</b>			
Acquisizioni di immobili ed opere portuali	106.003.834	165.137.587	55,8
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	49.953	24.627	-50,7
Indennità anzianità al personale cess. dal serv.	213.177	245.496	15,2
<b>TOTALE</b>	<b>106.266.964</b>	<b>165.407.710</b>	<b>55,7</b>
<b>2.2 - ONERI COMUNI</b>			
Rimborsi di mutui ed anticipazioni passive	2.508.039	532.365	-78,8
<b>TOTALE SPESE IN C/ CAPIT.</b>	<b>108.775.003</b>	<b>165.940.075</b>	<b>52,6</b>
<b>PARTITE DI GIRO</b>	<b>4.645.144</b>	<b>4.171.483</b>	<b>-10,2</b>
<b>TOTALE GENERALE SPESE</b>	<b>151.037.835</b>	<b>205.700.422</b>	<b>36,2</b>
Avanzo/disavanzo finanziario	-4.936.398	2.249.060	145,6

Fonte: elaborazione C.d.c. su dati rendiconto gestionale

Le entrate correnti ammontano a 41,2 milioni, con un aumento del 12,7 per cento rispetto all'esercizio precedente, derivante principalmente dall'incremento delle entrate per beni e servizi, (+31 per cento) e delle entrate tributarie (+8,5 per cento) e dalla sostanziale stabilità delle entrate per proventi patrimoniali.

Le entrate da trasferimenti correnti invece registrano una diminuzione del 4,6 per cento, a causa dell'azzeramento del contributo della regione Lazio di 2,5 milioni, peraltro compensata da un contributo dello Stato di circa 2,3 milioni. Il contributo della regione era stato corrisposto nell'esercizio precedente, quale anticipazione del fondo di cui all'art. 199, c. 1, lettera b) e c. 7, lettera a), del d.l. n. 34 del 2020, da restituire una volta incamerate le risorse di detto fondo. Il contributo è stato destinato a mitigare la crisi finanziaria dell'impresa fornitrice di lavoro portuale di cui all'art.17, c.2 della l. n. 84 del 1994 e delle imprese di cui all'art.16 della

medesima legge. A seguito di specifica richiesta istruttoria sull'argomento, l'AdSP ha precisato quanto segue. L'Autorità ha riconosciuto alle imprese per l'annualità 2020 l'importo complessivo di euro 2.278.800 mediante l'utilizzo delle somme anticipate dalla Regione Lazio. Il Mims ha erogato, in data 17 settembre 2021, la somma di euro 2.278.800 in favore dell'AdSP quale contributo per il 2020, ex art. 199, comma 7, lett. b), del d.l. n. 34 del 2020.

Nel 2021 l'amministrazione regionale, con nota del 12 novembre 2021, ha accolto l'istanza dell'AdSP di utilizzare la liquidità anticipata nel corso del 2020, pari ad euro 2.500.000 anche nell'esercizio 2021, differendo la restituzione *“per il tempo necessario alla ripartizione ed erogazione della quota parte del fondo ministeriale istituito ai sensi dell'art. 199, commi 1 e 7 del d.l. n. 34 del 2020”*.

Pertanto, a seguito della presentazione delle istanze di richiesta di contributo da parte dei soggetti fornitori di lavoro portuale per il periodo gennaio - settembre 2021, l'AdSP con decreti del Presidente nn. 284 e 285 del 26 novembre ha anticipato un'erogazione di euro 1.500.660, rilevando contabilmente tali somme tra le entrate per *“Poste correttive e compensative di spese correnti”*, al capitolo denominato *“Recuperi e rimborsi diversi”* e in uscita tra i trasferimenti passivi. Si esprimono perplessità in ordine alla contabilizzazione tra gli accertamenti del 2021 degli importi relativi ai ristori di che trattasi in mancanza di una espressa assegnazione di risorse.

Tale importo è stato altresì vincolato nell'avanzo di amministrazione al fine di restituirlo alla regione Lazio insieme alle somme ancora disponibili, pari ad euro 999.340.

Con nota del 17 marzo 2022 il Mims ha comunicato *“che non è possibile accedere ai fondi di cui ai commi 7 e 8 dell'art. 199 del d.l. n.34/2020 in quanto il legislatore, pur avendo prorogato per il 2021 la possibilità per le AdSP di riconoscere il contributo di cui al comma 1 dello stesso articolo, non ha proceduto a stabilire il relativo stanziamento per l'anno 2021 nel bilancio dello Stato (il fondo di cui al comma 7 lett. a) era per l'anno 2020)”*.

Il d.l. n. 73 del 25 maggio 2021, convertito dalla l. n. 106 del 23 luglio 2021 e ss.mm.ii., all'art. 73, comma 6 quater, ha stabilito che agli oneri derivanti dall'estensione del beneficio previsto dall'art. 199, per l'anno 2021, si provveda mediante *“riduzione del fondo di cui all'art. 1 comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190”* ovvero il *“fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione,”* attivato nello stato di previsione del Mef.

Pertanto, con note del 15 e 17 giugno 2022, indirizzate alle imprese interessate, l'AdSP ha

rappresentato che, qualora “il fondo ministeriale, rideterminato ai sensi della Legge di conversione n. 106 del 23 luglio 2021 del DL n. 73 del 25 maggio 2021 e ss.mm.ii. non venga alimentato con le risorse necessarie per tale finalità e la regione Lazio non riconosca l’anticipazione concessa come contributo a fondo perduto” dovranno essere restituite le somme erogate a titolo di contributo di cui all’art. 199 del d.l. n. 34 del 2020 per il periodo gennaio-settembre 2021, per un totale di € 1.500.660.

Tra le entrate da trasferimenti correnti figura il contributo europeo a fondo perduto, di euro 96.996, per l’attuazione di un progetto europeo relativo all’utilizzo dell’idrogeno nel trasporto pubblico.

Le entrate tributarie ammontano a 12,8 milioni (+8,5 per cento rispetto al 2019, in cui erano scese a 11,8 milioni). Di queste circa la metà, pari a 6,1 milioni, è costituita dalle tasse portuali, seguite dalla sovrattassa merci (pari a 3,7 milioni) e dalla tassa di ancoraggio, (pari a 2,7 milioni), mentre poco più di 300.000 euro sono proventi per autorizzazioni.

L’incremento delle prime due tasse è dovuto alla ripresa del traffico merci rispetto al 2020, mentre l’incremento della tassa di ancoraggio è connessa alla ripresa del traffico crocieristico registrata dal mese di agosto 2021. Con riferimento al gettito delle citate tipologie di tasse riferite ai tre porti della circoscrizione, Civitavecchia ha contribuito per il 57,7 per cento del totale, Fiumicino per il 26,2 per cento e Gaeta per il 16,1 per cento.<sup>30</sup>

L’AdSP ha evidenziato in nota integrativa che nel 2018 era stato costituito un fondo vincolato denominato “Fondo opere di grande infrastrutturazione (Fondo OGI)”, finanziato ai sensi dell’art. 5, c. 8, della l. n. 84 del 1994, dall’incremento delle aliquote della sovrattassa, effettuato con il decreto n. 318 del 2018, con decorrenza 1° gennaio 2019. Con riferimento al porto di Civitavecchia, l’importo accertato come incremento nel triennio 2019-2021, pari ad euro 475.401 è stato interamente destinato all’infrastruttura relativa al pontile II Darsena Traghetti. Con riferimento al porto di Fiumicino, l’importo di euro 2,3 milioni è stato utilizzato per euro 757.280 per interventi propedeutici all’opera principale relativa al “Nuovo porto commerciale di Fiumicino.” Il restante importo è stato utilizzato, nel periodo pandemico, per pagare le rate dei mutui accesi per le opere di grande infrastrutturazione. L’AdSP ha destinato alla

---

<sup>30</sup> La contrazione delle tasse portuali nel 2020 era stata causata prevalentemente dall’emergenza sanitaria da Covid 19, a causa del drastico calo del traffico di carburante per l’aeroporto di Fiumicino, nonché dall’ulteriore contrazione del traffico di carbone destinato alla centrale Enel di Civitavecchia, in fase di dismissione. Per quanto riguarda la tassa di ancoraggio, accertata per 2,1 milioni, quasi dimezzata rispetto al 2019, la forte contrazione è stata determinata dal blocco delle crociere e dall’esonero dal pagamento della tassa di ancoraggio per tutte le navi attraccate nel periodo 17 marzo - 30 aprile 2020.

ricostituzione della consistenza del fondo OGI di 1,5 milioni, per 1,3 milioni con una parte dei ristori ex art.199 come anticipato prima, in sede di prima nota di variazione al bilancio di previsione 2022, rinviando per la restante somma al reperimento di nuove disponibilità da destinare.

I proventi per beni e servizi, derivanti dal traffico passeggeri di cabotaggio e crocieristico, pari a circa 12 milioni, registrano un discreto incremento (+31 per cento) rispetto al 2020, pur rimanendo lontani dai risultati registrati nel 2019, in cui ammontavano a circa 19,7 milioni. L'incremento è dovuto, nonostante il perdurare del periodo emergenziale, ad una discreta ripresa del traffico ro/ro e in minor misura, del traffico crocieristico.

Con riferimento ai croceristi, il loro numero, per effetto del blocco delle crociere determinato dalla pandemia, è passato dai 2,6 milioni di unità del 2019 a 206.967 unità del 2020 ed è risalito a 519.060 unità nel 2021.

I redditi e proventi patrimoniali, che nel 2020 avevano subito una contrazione importante ma più contenuta rispetto alle altre categorie di entrata (-25,6 per cento), hanno registrato complessivamente nel 2021 un lieve aumento, passando da 11,5 a 11,6 milioni.

I canoni demaniali, pari a circa 9,8 milioni, in modesto calo rispetto ai circa 9,9 milioni del 2020, si riferiscono per circa 7,5 milioni alle aree demaniali del porto di Civitavecchia, per poco più di 1 milione al porto di Gaeta e per 1,3 milioni al porto di Fiumicino. Il maggior importo accertato nel 2020 rispetto a quanto accertato nel 2021, era dovuto alla rideterminazione del canone demaniale di aree del demanio marittimo di Gaeta per il periodo 2007- 2019, ad una nuova concessione demaniale e alla richiesta di canoni a due società per abusiva occupazione per il periodo 2016-2020.

L'AdSP, sulla base del decreto ministeriale n. 529 del 2020, in attuazione dell'art.199, c. 1, lett. a), del d.l. n. 34 del 2020, che prevedeva il riconoscimento della riduzione del canone di concessione in favore delle imprese che nel corso del 2020 avevano registrato una riduzione di fatturato di almeno il 20 per cento rispetto al fatturato 2019, ha chiesto al Mims l'assegnazione di somme a copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione dei citati canoni concessori.

Con decreto del Mims n. 198 del 14 giugno 2021 è stato autorizzato il pagamento di euro 1.238.193 a favore dell'AdSP, per i menzionati ristori, contabilizzato tra gli accertamenti per canoni.

I canoni di affitto dei beni patrimoniali registrano lo stesso importo del 2020, pari a 1,4 milioni, gli interessi attivi ammontano a 302.030 euro.

La percentuale di incasso dei canoni demaniali nel 2021 (90 per cento, pari a 8,2 milioni) risulta nettamente superiore a quella rilevata nel corso del 2020 (53 per cento), quando, per effetto delle disposizioni di cui all'art. 92 del d.l. n. 18 del 2020<sup>31</sup>, i pagamenti dei canoni erano stati dapprima sospesi e poi prorogate le scadenze.

Tra le poste correttive e compensative, aumentate del 64,7 per cento rispetto al 2020, figura l'importo di 1,5 milioni, relativo all'anticipazione erogata in favore dei beneficiari di cui all'art.199, c. 1, lett. b), del d.l. n. 34 del 2020<sup>32</sup>, quale contributo per il periodo gennaio - settembre 2021, di cui si è detto ampiamente sopra. Tra le poste correttive e compensative, figurano inoltre euro 81.128 per trattenute ai dipendenti relative al recupero di somme non dovute in applicazione del d.l. n. 78 del 2010, euro 285.990 relativo all'importo stanziato dalla regione Lazio per la partecipazione ai mutui contratti dall'ex Autorità portuale, euro 11.533 per rimborso di spese legali a fronte di sentenze favorevoli.

Le entrate non classificabili in altre voci, per euro 356.528, sono costituite per euro 282.080 da canoni di concessione delle società di interesse generale operanti nei porti dell'AdSP e per euro 74.448 dal rimborso di spese di istruttoria e di pubblicazione delle domande di concessione.

Le entrate in conto capitale passano da 104,9 a 162,5 milioni, con un incremento del 55 per cento e sono costituite da trasferimenti dello Stato per le opere infrastrutturali (159,7 milioni) e per circa 2,9 milioni dal contributo dello Stato per manutenzione straordinaria.

Le prime sono costituite dai finanziamenti del PNC, di cui al d.m. n. 330 del 13 agosto 2021, di cui si è trattato nel primo capitolo (cfr. par.1.2).

Il contributo per la manutenzione straordinaria è stato assegnato con il decreto interministeriale n. 226 del 31 maggio 2021, registrato dalla Corte dei conti in data 19 giugno 2021, di ripartizione del fondo di cui all'art. 18 bis della l. n. 84 del 1994.

---

<sup>31</sup> L'art. 92, c. 2 recita: Al fine di fronteggiare l'improvvisa riduzione dei traffici marittimi afferenti al trasporto di merci e di persone è sospeso il pagamento dei canoni di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 relativi al periodo compreso tra la data di entrata in vigore del presente decreto e quella del 31 luglio 2020. Al pagamento dei canoni sospesi ai sensi del primo periodo, da effettuarsi entro e non oltre il 31 dicembre 2020 anche mediante rateazione senza applicazione di interesse, si provvede secondo le modalità stabilite da ciascuna Autorità di Sistema Portuale. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano altresì ai concessionari demaniali marittimi titolari di concessione rilasciata da Autorità portuale o Autorità di sistema portuale ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione, i quali provvedono al pagamento dei canoni sospesi entro il 30 settembre 2020 senza applicazione di interesse.

<sup>32</sup> Due imprese autorizzate ex art. 16 e 17 della l. n. 84 del 1994.



Le uscite ammontano a 205,7 milioni, con un incremento del 36,2 per cento rispetto ai 151 milioni del 2020, dovuto in massima parte all'aumento delle uscite in conto capitale, (+55,7 per cento), mentre le poste correnti diminuiscono del 5,4 per cento. Queste ultime ammontano infatti a 35,6 milioni rispetto ai 37,6 milioni del 2020.

Le spese di funzionamento registrano un decremento del 12,8 per cento rispetto al 2020, passando da 14,9 a 13 milioni, per effetto della riduzione di tutte e tre le poste di spesa, in particolare di quelle per gli organi. Delle spese per gli organi e degli oneri per il personale, si è detto nel capitolo 2 e 3.3 e il decremento è riconducibile sostanzialmente alle misure adottate in sede di piano di risanamento 2020 -2021, relative alla sospensione delle parti variabili delle retribuzioni.

Le spese per beni e servizi registrano una riduzione del 10,6 per cento imputabile, secondo l'AdSP, ad un'attenta politica di contenimento delle uscite per consumi intermedi.

Le uscite per interventi diversi registrano invece un incremento del 4,6 per cento, passando da 16,7 a circa 17,5 milioni, determinato sostanzialmente dall'incremento delle uscite per prestazioni istituzionali e di quelle per oneri finanziari, in parte compensate dalla diminuzione dei trasferimenti passivi e degli oneri tributari.

In particolare, le uscite per prestazioni istituzionali, che costituiscono la posta maggiore di spesa corrente, passano da 9,6 a 10,8 milioni (+11,8 per cento). La voce di maggior rilievo all'interno della categoria è costituita dalle prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali, riferita ai costi sostenuti dall'AdSP per i servizi forniti dalle società di interesse generale (Sieg), che risulta in aumento, da circa 9,3 a 10,4 milioni, per effetto delle maggiori somme riconosciute alla *Port Mobility* (+1,6 milioni), solo in parte compensate dalla diminuzione dei corrispettivi delle altre società concessionarie dei servizi.<sup>33</sup> L'aumento alla P.M. è stato giustificato dall'AdSP con il consolidamento rispetto alle previsioni dei dati relativi al traffico passeggeri di linea e crocieristico.

Nell'ambito delle uscite per prestazioni istituzionali figurano le spese promozionali, che da 57.284 euro del 2020 sono passate a 16.491 euro del 2021.

Gli oneri finanziari, costituiti da interessi passivi sui mutui e commissioni bancarie, ammontano a 2.950.740 euro, con un incremento del 15,3 per cento rispetto ai 2,6 milioni del

---

<sup>33</sup> Nelle previsioni del piano di risanamento i costi delle Sieg dovevano registrare una diminuzione complessiva di circa 1,6 milioni.

2020. Si sottolinea che le quote capitali dei mutui sottoscritti dall'AdSP sono stati sospesi nel 2021 per effetto della rimodulazione dei prestiti concordata con le banche, ma dovranno essere corrisposte maggiorate degli interessi a decorrere dal 2022.

I trasferimenti passivi decrescono da oltre 3 milioni del 2020 a 2,5 milioni del 2021, con una diminuzione del 19,4 per cento. L'importo iscritto nel rendiconto 2020 comprendeva il contributo della Regione Lazio di 2,5 milioni disposto nel novembre 2020, quale anticipazione del fondo di cui all'art. 199, c. 7, lett. b) del d.l. n. 34 del 2020, ss.mm.ii.. Tale somma era stata liquidata alle imprese fornitrici di lavoro portuale di cui all'art.17, c. 2 della l. n. 84 del 1994 ed alle imprese di cui all'art.16 della stessa legge, nelle more della ripartizione e dell'erogazione del fondo ministeriale istituito ai sensi dell'art.199 sopracitato e doveva essere restituita alla stessa amministrazione regionale, una volta incamerate le risorse del citato fondo.

Nel 2021, come detto, l'Ente ha ricevuto dal Mims una quota di ristoro per l'anno 2020, ex art. 199, c. 1, lettera b, e del c. 7, lett. a), del d.l. n. 34 del 2020, complessivamente pari a euro 2.288.000 e l'ha destinata in sede di quarta variazione di urgenza al bilancio preventivo 2021 ai lavoratori ex art. 17 della l. n. 84 del 1994, avendo ottenuto il differimento dei termini di restituzione delle somme già anticipate nel 2020 dalla regione Lazio, comunicato con nota del 12 novembre 2021 della Regione medesima.

I trasferimenti passivi includono anche 119.871 euro relativi alla partecipazione ad associazioni del settore logistica e trasporti a livello europeo e per progetti europei e 40.000 euro relativi alla quota associativa annuale di Assoport.

Le uscite non classificabili in altre voci, per euro 14.892 si riferiscono al pagamento delle spese legali, all'esito di una transazione intervenuta con un ex Presidente dell'AdSP, in un giudizio in cui l'Autorità è risultata soccombente (sentenza del Tribunale di Civitavecchia n. 78 del 2020), con rinuncia all'appello.

Tra le altre uscite correnti, quelle connesse con la sicurezza dei tre porti ammontano a circa 3,4 milioni, in diminuzione rispetto ai 4,3 milioni del 2020, e sono costituite dai corrispettivi dei servizi di piantonamento e vigilanza svolti dalla società *in house Port Authority Security* (pari a circa 2,7 milioni rispetto ai 3,1 del 2020) e dalle spese per l'adeguamento ed il mantenimento degli scali in

coerenza con quanto disposto dal Codice ISPS<sup>34</sup>. La diminuzione è attribuita, in nota integrativa, al piano di risanamento straordinario.

Si rileva che tra le uscite correnti figura una categoria “fondo rischi ed oneri” che anche nel 2021 presenta un accantonamento di 1 milione riferito ai versamenti al bilancio dello Stato a seguito dei tagli imposti dalle leggi di riduzione della spesa pubblica, ai sensi della l. n. 160 del 2019, che peraltro figura anche tra i pagamenti in quanto si tratta di somme interamente versate al bilancio dello Stato nel corso dell’esercizio finanziario. L’iscrizione tra gli accantonamenti di tali somme, come già rilevato da questa Corte nel referto sull’esercizio 2020, non appare appropriata. Su altro capitolo della medesima categoria figura nel 2021 l’accantonamento della perdita registrata dalla Pas, ai sensi dell’art.21, c. 1, del d.lgs. n. 175 del 2016, pari ad euro 89.123.

Le uscite in conto capitale ammontano a 165,9 milioni, con un incremento del 52,6 per cento rispetto ai circa 108,8 milioni del 2020, di cui 165,1 milioni impegnate per opere infrastrutturali e lavori di manutenzione straordinaria, 245.496 euro per anticipi e pagamenti a titolo di Tfr al personale dipendente e circa 1,5 milioni relativi a parte dell’accordo bonario sottoscritto nel 2020, con il consorzio di imprese per le opere complementari del Porto commerciale di Gaeta, quale strumento di risoluzione stragiudiziale delle controversie insorte successivamente alla stipula del contratto di appalto.

L’importo di 159.650.000 euro si riferisce al programma di interventi infrastrutturali previsti dal PNC, di cui al d.m. n. 330 del 13 agosto 2021, di cui si è detto ampiamente nel primo capitolo (cfr. par.1.2).

Le somme impegnate per rimborsi di mutui ammontano a 532.365 euro, a fronte dei 2,5 milioni del 2020 e si riferiscono soltanto al mutuo con Cdp finalizzato alla realizzazione del terminal container<sup>35</sup>. L’AdSP ha precisato infatti in nota integrativa che in data 20 novembre 2020, a seguito della richiesta dell’Ente, è stata concessa dalla Banca Tesoriera la sospensione delle quote capitale di un mutuo per complessivi 18 mesi, a decorrere dalla rata in scadenza al 31 dicembre 2020. Nei prossimi referti questa Corte potrà meglio valutare gli impatti onerosi derivanti dalla rimodulazione dei prestiti concordata con le banche in sede di Piano di

---

<sup>34</sup> Il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS), contenente un insieme di misure sviluppate allo scopo di incrementare le condizioni di sicurezza delle navi e dei porti, è un regolamento UE adottato il 12 dicembre 2002 con la risoluzione 2 della Conferenza dei governi contraenti della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974.

<sup>35</sup> Tutti i mutui contratti dall’AdSP (CdP, Bcc e Bei) sono stati rinegoziati al fine di sospendere il pagamento delle quote capitali per l’anno 2021 e ottenere una rimodulazione dei tassi d’interesse.

risanamento.

## 7.4 Situazione amministrativa e andamento dei residui

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

**Tabella 22 - Situazione amministrativa**

	2020		2021	
<b>CONSISTENZA CASSA INIZIO ESERCIZIO</b>		<b>30.549.566</b>		<b>21.654.384</b>
<b>RISCOSSIONI</b>				
In c/competenza	32.855.586		62.134.004	
In c/ residui	20.165.686		22.441.292	
		<b>53.021.272</b>		<b>84.575.296</b>
<b>PAGAMENTI</b>				
In c/competenza	40.081.060		35.881.486	
In c/ residui	21.835.394		14.587.732	
		<b>61.916.454</b>		<b>50.469.218</b>
Consistenza c/c postale (*)	<b>16.746</b>		<b>16.747</b>	
<b>CONSISTENZA CASSA FINE ESERCIZIO</b>		<b>21.671.130</b>		<b>55.777.209</b>
<b>RESIDUI ATTIVI</b>				
Degli esercizi precedenti	96.208.395		184.631.554	
Dell'esercizio	113.245.851	<b>209.454.246</b>	145.815.478	<b>330.447.032</b>
<b>RESIDUI PASSIVI</b>				
Degli esercizi precedenti	104.400.152		198.173.823	
Dell'esercizio	110.956.775		169.819.058	
		<b>215.356.927</b>		<b>367.992.881</b>
<b>AVANZO D'AMINISTRAZIONE</b>		<b>15.768.449</b>		<b>18.231.360</b>
<b>Parte vincolata:</b>				
Al TFR:		1.040.832		1.095.514
Ai Fondi per rischi ed oneri:		8.416.921		8.160.781
Fondi destinati alle uscite in conto capitale		5.073.461		5.073.462
Per accordo bonario		1.237.235		0
Fondo per obbligaz. verso personale - piano di risan. 2020-2021				2.400.943
Fondo restit. anticip. Regione Lazio		0		1.500.660
<b>Parte disponibile:</b>		<b>0</b>		<b>0</b>

(\*) Il saldo del c/c postale viene fatto confluire dall'Ente all'interno della consistenza di cassa di fine esercizio, la quale viene a sua volta scorporata dello stesso importo in sede di determinazione della consistenza di cassa iniziale dell'esercizio successivo.

Fonte: rendiconto

L'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2021, interamente vincolato, ammonta a 18,2 milioni, in aumento rispetto ai 15,8 milioni del 2020; esso è determinato dalla differenza tra il volume complessivo dei residui attivi, pari a 330,4 milioni ed il volume dei residui passivi pari a circa 368 milioni, in presenza di un fondo cassa di 55,8 milioni, nel quale viene computata anche la giacenza del conto corrente postale.

A tale riguardo, già nel precedente referto questa Corte aveva sottolineato il disallineamento tra consistenza di cassa finale dell'esercizio precedente e quella iniziale dell'esercizio di competenza. Considerato il permanere della impropria appostazione nella situazione

amministrativa di tale partita, si rinnova l'invito a rilevarla correttamente per il futuro nonché a valutare l'opportunità di definirne la permanenza in vita.

Va evidenziato il fondo rischi ed oneri per circa 8,1 milioni, in diminuzione rispetto a 8,4 milioni dell'anno precedente, ma comunque componente quantitativamente preponderante dell'avanzo vincolato. La quota di avanzo destinata al finanziamento delle spese in conto capitale ammonta a 5,1 milioni. Nel 2021 sono stati accantonati nell'avanzo vincolato 2,4 milioni per obbligazioni verso il personale a seguito del piano di risanamento<sup>36</sup> e 1,5 milioni da restituire alla regione Lazio. Come anticipato nel capitolo relativo al personale, i premi sospesi relativi al 2020 sono stati pagati nel corso del 2022, a seguito di variazione di bilancio, attraverso il prelievo della somma accantonata dell'avanzo di amministrazione 2021.

**Tabella 23 - Disaggregazione dei residui**

RESIDUI ATTIVI	CORRENTI	IN C/CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
<b>Residui all'1/1/2020</b>	<b>43.973.656</b>	<b>70.744.026</b>	<b>3.415.961</b>	<b>118.133.643</b>
Riscossioni nell'anno	9.738.099	10.262.980	164.606	<b>20.165.686</b>
Variazioni	-1.419.188	0	-340.374	<b>-1.759.562</b>
Rimasti da riscuotere	32.816.369	60.481.046	2.910.980	96.208.395
Residui dell'esercizio	10.201.034	102.904.645	140.172	<b>113.245.851</b>
<b>Totale residui al 31/12/2020</b>	<b>43.017.403</b>	<b>163.385.691</b>	<b>3.051.152</b>	<b>209.454.246</b>
<b>Residui all'1/1/2021</b>	<b>43.017.403</b>	<b>163.385.691</b>	<b>3.051.152</b>	<b>209.454.246</b>
Riscossioni nell'anno	7.773.867	13.779.789	887.636	<b>22.441.292</b>
Variazioni	-220.148	-2.101.903	-59.349	<b>-2.381.400</b>
Rimasti da riscuotere	35.023.388	147.503.999	2.104.167	<b>184.631.554</b>
Residui dell'esercizio	9.336.429	136.307.682	171.367	<b>145.815.478</b>
<b>Totale residui al 31/12/2021</b>	<b>44.359.817</b>	<b>283.811.681</b>	<b>2.275.534</b>	<b>330.447.032</b>
RESIDUI PASSIVI	CORRENTI	IN C/CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
<b>Residui all'1/1/2020</b>	<b>43.655.518</b>	<b>88.413.982</b>	<b>1.095.474</b>	<b>133.164.974</b>
Pagamenti nell'anno	5.113.840	16.160.549	561.005	<b>21.835.394</b>
Variazioni	-5.214.014	-1.247.947	-467.467	<b>-6.929.428</b>
Rimasti da pagare	33.327.664	71.005.486	67.002	<b>104.400.152</b>
Residui dell'esercizio	5.020.397	105.313.850	622.528	<b>110.956.775</b>
<b>Totale residui al 31/12/2020</b>	<b>38.348.061</b>	<b>176.319.336</b>	<b>689.530</b>	<b>215.356.927</b>
<b>Residui all'1/1/2021</b>	<b>38.348.061</b>	<b>176.319.336</b>	<b>689.530</b>	<b>215.356.927</b>
Pagamenti nell'anno	5.052.427	9.044.045	491.382	<b>14.587.854</b>
Variazioni	-372.440	-2.115.563	-107.247	<b>-2.595.250</b>
Rimasti da pagare	32.923.194	165.159.728	90.901	<b>198.173.823</b>
Residui dell'esercizio	5.974.942	163.228.576	615.540	<b>169.819.058</b>
<b>Totale residui al 31/12/2021</b>	<b>38.898.136</b>	<b>328.388.304</b>	<b>706.441</b>	<b>367.992.881</b>

Fonte: rendiconto

<sup>36</sup> A seguito delle precisazioni dell'Autorità, l'importo vincolato comprende, oltre al premio sospeso 2020, euro 700,5 mila non stanziati a seguito della "Procedura d'allerta 2022" relative all'accordo di secondo livello riferito all'ultimo trimestre 2022 e 645.443 euro relative al Piano di incentivo all'esodo.

A seguito del riaccertamento ordinario dei residui attivi e passivi, previsto dall'art.43 del regolamento di amministrazione e contabilità, e del Piano di risanamento, sono stati cancellati nel 2021 residui attivi per circa 2,4 milioni e residui passivi per circa 2,6 milioni.

L'ammontare dei residui attivi al 31 dicembre 2021 ammonta a circa 330,5 milioni, di cui il 44,1 per cento (pari a 145,8 milioni) dell'esercizio e il 55,9 per cento (184,6 milioni) degli esercizi precedenti. Con riferimento al complesso dei residui attivi, circa l'85,9 per cento sono costituiti da poste in conto capitale, mentre il 13,4 per cento afferiscono a poste di parte corrente.

I residui correnti dell'esercizio, ammontanti a 9,3 milioni, si riferiscono, quanto alle poste principali, alle entrate tributarie per 1,6 milioni, ai proventi per beni e servizi per circa 4,3 milioni, e ai redditi e proventi patrimoniali per 1,7 milioni. A fronte della richiesta del Collegio dei revisori in merito alle ragioni di un ammontare così elevato di residui di parte corrente, in particolare per i proventi di beni e servizi, l'AdSP ha evidenziato che ad aprile 2022 tali residui registravano una percentuale di riscossione rispettivamente del 100 per cento e del 68 per cento.

I residui attivi in conto capitale sono costituiti principalmente da trasferimenti da parte dello Stato o di altri enti per la realizzazione di opere infrastrutturali, compresi i finanziamenti del PNC.

Il Collegio dei revisori ha richiesto, per i residui attivi di parte corrente degli esercizi precedenti, pari a 35 milioni, un elenco per creditore, con le motivazioni del mancato incasso. Inoltre, è stato chiesto se tali residui siano esigibili o da appostare a un fondo di dubbia esigibilità. L'AdSP, con nota del 22 aprile 2022 ha attestato che i residui attivi esigibili sono euro 27,8 milioni, pari al 79 per cento del totale e corrispondono a crediti sottoposti a procedura concorsuale (per 8,3 milioni), ad azioni di recupero/ingiunzioni di pagamento, ad accordi di rateizzazione e a rilevazioni contabili per corretta rappresentazione del credito per applicazione di penali verso imprese appaltatrici di lavori (queste ultime pari a euro 14.356.314).

I residui attivi sottoposti a valutazione per prossima cancellazione sono pari a 955.653 euro e costituiscono il 3 per cento del totale. I residui attivi di dubbia esigibilità ammontano a 6,2 milioni, pari al 18 per cento del totale.

L'AdSP ha ritenuto che ci siano i presupposti per il mantenimento dell'intero valore di 35 milioni in considerazione degli accantonamenti al fondo rischi per euro 19,8 milioni, pari al 57

per cento del totale.

L'ammontare dei residui passivi al 31 dicembre 2021 si attesta, nel valore complessivo, a circa 368 milioni, in notevole aumento rispetto ai 215,4 milioni dell'esercizio precedente; sono costituiti per il 54 per cento dai residui dell'esercizio (circa 198,2 milioni) e per il 46 per cento dai residui degli anni precedenti (169,8 milioni). Il 10,6 per cento si riferisce alle poste di parte corrente, mentre l'89,2 per cento alle poste in conto capitale. I residui passivi in conto capitale, così come negli anni precedenti, si riferiscono a spese relative alle opere di grande infrastrutturazione ed alla manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale. Il Collegio dei revisori, nella relazione al rendiconto 2021 ha dato atto che l'attività di riaccertamento dei residui è stata completata ed ha espresso parere favorevole alla cancellazione delle partite di credito e debito proposte dall'Ente. Infine, ha invitato nuovamente l'Ente ad attuare un attento monitoraggio dell'attività di riscossione, al fine di procedere tempestivamente al recupero delle somme dovute.

Questa Corte, nei referti sui precedenti esercizi, aveva raccomandato all'Autorità e al Collegio dei revisori dei conti di verificare periodicamente, a fronte della rilevante mole di residui attivi e passivi esposti in bilancio, la sussistenza delle concrete condizioni che ne costituiscono il presupposto per l'iscrizione in bilancio.

Con verbale n. 14 del 7 ottobre 2022, il Collegio dei revisori ha avviato un'indagine conoscitiva sui residui attivi al 31 dicembre 2021, al fine di verificare se l'Autorità riscuote celermente i propri crediti così da non accrescere la massa dei residui attivi, nell'ambito dei quali ha invitato l'Ente ad effettuare una valutazione realistica ed oggettiva della loro esigibilità.

Considerato il perdurante basso livello di smaltimento dei residui negli anni, sia attivi che passivi, connesso anche alla prassi di accertare ed impegnare somme sulla base di semplici comunicazioni ministeriali piuttosto che, rispettivamente, di crediti effettivamente certi, liquidi ed esigibili e obbligazioni giuridicamente perfezionate nei confronti di terzi, si conferma l'esigenza di un attento monitoraggio di tali rilevanti poste che condizionano l'attendibilità del rendiconto e la ragionevolezza del risultato di amministrazione.

## 7.5 Il conto economico

Nella tabella che segue vengono esposti i dati del conto economico relativi all'esercizio 2021, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

**Tabella 24 - Conto economico**

	2020	2021	Var. % 2021/2020
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>			
Proventi e corrisp. per la prod. prestaz. e servizi	30.887.362	35.310.788	14,3
Variaz. delle rimanenze di prodotti	-368	1.174	419,0
Altri ricavi e proventi	2.364.253	3.587.231	51,7
Contributi di competenza dell'esercizio	2.500.000	2.288.430	-8,5
<i>Totale valore della produzione</i>	<b>35.751.247</b>	<b>41.187.623</b>	15,2
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>			
Per materie prime, di consumo e di merci	11.400	11.613	1,9
Per servizi	20.011.999	20.049.559	0,2
Per godimento di beni di terzi	347.982	321.593	-7,6
per il personale	11.592.296	10.484.212	-9,6
Accantonamento per rischi	3.400.695	4.002.259	17,7
Ammortamenti e svalutazioni	5.248.748	5.249.535	0,0
Oneri diversi di gestione	1.584.201	1.468.935	-7,3
<i>Totale costi della produzione</i>	<b>42.197.320</b>	<b>41.587.706</b>	-1,4
<b>Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)</b>	<b>-6.446.073</b>	<b>-400.083</b>	93,8
<b>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>			
Altri proventi finanziari	174.589	302.029	73,0
Interessi e altri oneri finanziari	3.068.206	2.950.740	-3,8
<i>Totale proventi ed oneri</i>	<b>-2.893.617</b>	<b>-2.648.711</b>	8,5
<b>D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE</b>	0	0	0,0
<b>E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>			
Proventi	797.471	1.849.330	131,9
Oneri	2.035.676	1.001.732	-50,8
Soprav. attive e insuss. passive deriv. dalla gest. residui	6.929.428	2.488.100	-64,1
Soprevv. pass. e insuss. attive deriv. dalla gest. residui	1.861.907	2.322.051	24,7
<i>Totale delle partite straordinarie</i>	<b>3.829.316</b>	<b>1.013.647</b>	-73,5
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>-5.510.374</b>	<b>-2.035.147</b>	63,1
<b>Imposte sul reddito dell'esercizio</b>	<b>724.973</b>	<b>645.681</b>	-10,9
<b>Avanzo/disav. economico</b>	<b>-6.235.347</b>	<b>-2.680.828</b>	57

Fonte: elaborazione C.d.c. su dati rendiconto

Il conto economico 2021 evidenzia un disavanzo economico di 2,7 milioni, più che dimezzato rispetto ai 6,2 milioni dell'esercizio precedente.

Il differenziale tra valore e costi della produzione è negativo ed ammonta a 400.000 euro, in netto miglioramento rispetto ai 6,5 milioni dell'esercizio precedente. Anche il saldo delle partite finanziarie è negativo ed ammonta a -2,6 milioni circa, mentre le partite



straordinarie ammontano a 1 milione, con una diminuzione del 73,5 per cento rispetto all'esercizio precedente. Il disavanzo economico, pari a 2 milioni, per effetto delle imposte dell'esercizio, raggiunge il suindicato importo di 2,7 milioni.

Tra le voci che compongono il valore della produzione, la posta più elevata, così come nell'esercizio precedente, è costituita dai ricavi per prestazioni di servizi, che ammontano nel 2021 a 35,3 milioni, con un aumento del 14,3 per cento rispetto all'esercizio precedente. Nella tabella che segue sono esposte le principali voci che compongono i ricavi per prestazioni di servizi:

**Tabella 25 - Ricavi per prestazioni di servizi**

Ricavi per prestazioni di servizi	2020	2021	% Var. 2021/2020
Traffico merci	9.301.464	9.817.082	5,5
Tassa di ancoraggio	2.199.420	2.681.905	21,9
Traffico passeggeri	9.151.020	11.983.444	31
Canoni concess., licenza impresa e autor. art. 68	10.184.936	10.161.510	-0,2
Entrate varie ed eventuali	50.522	74.448	47,4
Altri redditi e proventi	0	25.955	100
Ripartizione ex art.18 bis l. n. 84 del 94	0	566.443	100
<b>Totale</b>	<b>30.887.362</b>	<b>35.310.788</b>	<b>14,3</b>

Fonte: nota integrativa

Come emerge dalla tabella, i ricavi per prestazioni di servizi sono costituiti per gli importi maggiori, dai ricavi per traffico merci, relativi alle tasse d'imbarco e sbarco merci, in leggero aumento rispetto al 2020, seguiti dalle tasse di ancoraggio (+21,9 per cento), dai proventi per traffico passeggeri e auto al seguito (+31 per cento), dai canoni concessori e per autorizzazioni, stabili intorno ai 10,2 milioni.

Le entrate varie ed eventuali si riferiscono ai rimborsi delle spese di istruttoria per le richieste di rinnovo delle concessioni demaniali e risultano aumentate del 47,4 per cento.

Nella voce "altri ricavi e proventi," per circa 3,6 milioni, figurano i redditi patrimoniali<sup>37</sup>, gli importi stanziati dalla Regione Lazio quali rimborsi dei mutui per adeguamento di arredi ed attrezzature portuali, i ricavi per canoni corrisposti dalle società di interesse generale, i recuperi e rimborsi diversi per 1,6 milioni e il rimborso di spese legali, a seguito di sentenze favorevoli. I contributi di competenza dell'esercizio si riferiscono al contributo

<sup>37</sup> Secondo quanto risulta dalla nota integrativa, si tratta dei ricavi derivanti dai canoni di affitto di beni patrimoniali localizzati nell'area di stoccaggio auto, situata in area retroportuale.

Mims ex art. 199 del d.l. n. 34 del 2020.

Nel complesso, il valore della produzione, pari nel 2021 a 41,2 milioni, risulta aumentato del 15,2 per cento rispetto ai 35,7 milioni del 2020.

I costi della produzione, pari a 41,6 milioni, mostrano un lieve decremento rispetto all'esercizio precedente, dovuto alla riduzione del costo del personale (-9,6 per cento) e dalla sostanziale stabilità della spesa per servizi. L'accantonamento al fondo rischi passa invece da 3,4 a 4 milioni (+17,7 per cento) e si riferisce alla perdita Pas di euro 89.123, alla restituzione dell'anticipazione della Regione Lazio per 1,5 milioni, alle obbligazioni verso il personale per 2,4 milioni e all'accantonamento al fondo Avvocatura per euro 11.533.

Nell'ambito dei costi per servizi, la posta principale è costituita dalle spese per la gestione e manutenzione ordinaria dei beni del demanio dei tre porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, pari a 15,4 milioni rispetto ai 15,2 milioni del 2020 e comprensiva anche dei costi per la sicurezza dei porti medesimi.

Altre voci che figurano nei costi per servizi sono la manutenzione e il funzionamento degli uffici, i progetti europei, la promozione, propaganda e rappresentanza, i costi per gli organi, le assicurazioni e le spese legali e notarili. Nell'ambito dei costi per servizi figura anche l'importo di 162.527 euro relativo alla prima rata del piano di rateizzazione concordato con Enel per la restituzione delle maggiori somme versate come diritti marittimi nel 2019.

La voce "ammortamenti e svalutazioni" comprende il valore delle quote di ammortamento relative alle immobilizzazioni immateriali (circa 1,9 milioni) ed alle immobilizzazioni materiali (3,4 milioni), riferite soprattutto alle attrezzature industriali e commerciali, alla voce terreni e fabbricati ed agli impianti e macchinari.

La voce "oneri diversi di gestione" accoglie le spese relative ai valori bollati, agli oneri tributari, ed agli accantonamenti effettuati ai sensi delle norme di contenimento della spesa. Con riferimento alle altre voci che compongono il conto economico, nei proventi finanziari sono iscritti gli interessi attivi maturati sulle giacenze di conto corrente di tesoreria e gli interessi di mora dei concessionari per i ritardi nei pagamenti. Gli oneri finanziari riguardano interessi passivi e altri oneri a fronte dei mutui contratti dall'AdSP ed ammontano a circa 2,9 milioni, con una diminuzione del 3,8 per cento rispetto all'esercizio precedente. Il saldo negativo delle poste finanziarie ammonta a 2,6 milioni, in

miglioramento rispetto all'esercizio precedente.

Il saldo positivo delle poste straordinarie ammonta a 1 milione ed è stato determinato, oltre che dalle sopravvenienze attive e passive derivanti dalla gestione dei residui, di cui al paragrafo precedente, da proventi per 1,8 milioni ed oneri per 1 milione.

Nell'ambito delle cancellazioni dei residui sia attivi che passivi, figurano 2,1 milioni a seguito dell'accordo transattivo con Anas, oggetto del piano di risanamento 2021.

I proventi sono costituiti da sopravvenienze attive derivanti dalla chiusura di operazioni contabili relative ad esercizi precedenti, effettuate con determinazioni dell'area tecnica e da insussistenze del passivo dovute ad erronee rilevazioni di costi effettuate in esercizi precedenti. Gli oneri straordinari, ammontanti a 1 milione, sono costituiti da sopravvenienze passive per circa 986.840 euro, rilevate a seguito delle scritture di riaccertamento del debito per la rilevazione dei residui passivi e per euro 14.892 da somme relative alla transazione con l'ex Presidente dell'A.P. di cui si è detto in precedenza.

Le imposte d'esercizio si riferiscono all'Ires, Irap e imposte sostitutive di tali tributi e comprendono l'intero ammontare dei tributi di competenza dell'esercizio al quale si riferisce il bilancio (acconti, importi versati per ritenute e saldo).

## 7.6 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale del 2021, posto a raffronto con i dati dell'esercizio precedente<sup>38</sup>.

**Tabella 26 - Stato patrimoniale**

ATTIVO	2020	2021	Variatz% 2021/2020
<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>			
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>			
Diritti di brevetto industriale	31.951	21.507	-32,7
Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.467.199	3.306.748	-4,6
Manut. straord. e migliorie su beni di terzi	16.021.530	16.575.382	3,5
<b>Totale</b>	<b>19.520.680</b>	<b>19.903.637</b>	<b>2,0</b>
<b>Immobilizzazioni materiali</b>			
Terreni e fabbricati	30.590.317	28.990.285	-5,2
Impianti e macchinari	51.312.337	50.087.564	-2,4
Attrezzature industriali e commerciali	3.192.286	2.735.713	-14,3
Immobilizzazioni in corso e acconti	107.897.435	114.229.543	5,9
Altri beni	926.701	760.810	-17,9
<b>Totale</b>	<b>193.919.076</b>	<b>196.803.915</b>	<b>1,5</b>
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>			
Partecipazioni in:			
altre imprese	202.871	202.871	0,0
Crediti	633	633	0,0
<b>Totale</b>	<b>203.504</b>	<b>203.504</b>	<b>0,0</b>
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>213.643.260</b>	<b>216.911.056</b>	<b>1,5</b>
<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>			
<b>Rimanenze</b>	<b>4.147</b>	<b>5.320</b>	<b>28,3</b>
<b>Residui attivi:</b>			
<i>Crediti verso lo Stato e altri sogg. pubblici</i>	163.114.673	283.732.190	73,9
<i>Crediti verso utenti, clienti, ecc.</i>	43.293.437	44.289.012	2,3
<i>Crediti tributari</i>	2.896.100	2.086.943	-27,9
<i>Crediti verso altri</i>	182.036	141.498	-22,3
<b>Totale</b>	<b>209.486.246</b>	<b>330.249.643</b>	<b>57,6</b>
<b>Attività finanziarie che non cost. immob.</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>Disponibilità liquide</b>	<b>21.671.130</b>	<b>55.777.209</b>	<b>157,4</b>
<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>231.161.523</b>	<b>386.032.172</b>	<b>67,0</b>
<b>RATEI E RISCONTI</b>	<b>47.943</b>	<b>29.474</b>	<b>-38,5</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>444.852.726</b>	<b>602.972.702</b>	<b>35,5</b>

(Segue)

<sup>38</sup>Lo stato patrimoniale è stato corretto in data 19 maggio 2022, dopo l'approvazione del C.d.G., in quanto a seguito di un errore materiale si era verificato un disallineamento tra le attività e le passività. Il Collegio dei revisori ne ha preso atto con il verbale n. 7 del 19 maggio 2022 ed i ministeri vigilanti, nell'approvare il bilancio, hanno tenuto conto della modifica intervenuta.

(segue Tabella 24)

PASSIVO	2020	2021	Var. % 2021/2020
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>	0		
Fondo di dotazione	5.325.997	5.325.997	0,0
Altre riserve	5.235.929	5.235.929	0,0
Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	68.071.893	61.836.546	-9,2
Avanzo (disavanzo) economico d'esercizio	-6.235.347	-2.680.828	57,0
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>72.398.472</b>	<b>69.717.644</b>	<b>-3,7</b>
<b>CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE</b>			
Per contributi a destinazione vincolata	219.036.003	377.984.511	72,6
<b>TOTALE CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE</b>	<b>219.036.003</b>	<b>377.984.511</b>	<b>72,6</b>
<b>FONDO PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>46.388.336</b>	<b>48.885.687</b>	<b>5,4</b>
<b>TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO</b>	<b>1.040.832</b>	<b>1.095.514</b>	<b>5,3</b>
<b>DEBITI</b>			
verso banche	80.519.657	79.987.291	-0,7
Debiti verso fornitori	24.903.855	25.035.960	0,5
Debiti tributari	14.255	42.334	197,0
Debiti verso istit. di previd. e sicurezza sociale	8.542	8.078	-5,4
Debiti diversi	531.790	205.283	-61,4
<b>TOTALE DEBITI</b>	<b>105.978.099</b>	<b>105.278.946</b>	<b>-0,7</b>
<b>RATEI E RISCONTI</b>	<b>10.984</b>	<b>10.400</b>	<b>-5,3</b>
<b>TOTALE PASSIVO E NETTO</b>	<b>444.852.726</b>	<b>602.972.702</b>	<b>35,5</b>

Fonte: elaborazione C.d.c. su dati rendiconto

Il valore del patrimonio netto nel 2021 è diminuito del 3,7 per cento, per effetto del disavanzo economico dell'esercizio, pari a circa 2,7 milioni ed ammonta a 69,7 milioni a fronte dei 72,4 milioni del 2020.

Con riferimento alle principali voci che compongono l'attivo dello stato patrimoniale, nella nota integrativa si precisa che le immobilizzazioni sono state iscritte al loro valore di acquisto ed esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in base alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Le immobilizzazioni immateriali, per un importo di 19,9 milioni (+2 per cento rispetto al 2020), sono costituite da diritti di brevetto, marchi, immobilizzazioni in corso ed acconti, dall'acquisto di licenze *software* e dalle manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi. Queste ultime rappresentano la posta di maggior rilievo ed ammontano a 16,6 milioni, con un modesto incremento rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente alla chiusura dei lavori di manutenzione straordinaria nei tre porti.

La tabella mostra, altresì, un lieve aumento (+1,5 per cento) delle immobilizzazioni materiali, che ammontano nel 2021 a 196,8 milioni, costituite per circa 114,2 milioni dalle

“immobilizzazioni in corso”, relative alle opere infrastrutturali in corso di realizzazione, per le quali viene iscritto il costo dei beni e servizi acquisiti e capitalizzati in base agli stati di avanzamento lavori.

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite quasi interamente dalle partecipazioni in società, che presentano lo stesso valore del 2020. Di esse si tratterà in maniera più approfondita nel paragrafo seguente.

L'attivo circolante è costituito quasi interamente dai residui attivi, che ammontano a circa 330,2 milioni, rispetto ai 209,5 milioni del 2020, con un incremento del 57,6 per cento. Tra questi figurano i crediti verso lo Stato e altri soggetti pubblici, relativi ai finanziamenti per la realizzazione delle opere infrastrutturali, che ammontano a 283,7 milioni, con un incremento del 73,9 per cento rispetto al 2019, mentre i crediti verso soggetti privati ammontano a 44,3 milioni.

A parziale rettifica della voce crediti dell'attivo circolante, è stato mantenuto un fondo rischi su crediti di euro 225.130, dello stesso importo dell'anno precedente.

È stato mantenuto anche nel 2021 il Fondo crediti di dubbia esigibilità, pari a 5,9 milioni, che confluisce nell'avanzo di amministrazione, come quota accantonata. Di tale somma, 5,1 milioni si riferiscono a finanziamenti derivanti da protocolli d'intesa con il Mit, risalenti agli anni dal 2003 al 2007, per le quali l'AdSP è ancora in attesa di definire la richiesta di reinscrizione delle somme in bilancio. Si auspica ancora una volta che tale incertezza venga sanata, considerato il notevole tempo trascorso.

Nella nota integrativa è riportato, per ogni esercizio finanziario, l'elenco dettagliato dei crediti verso soggetti pubblici, aumentati del 73,9 per cento, per effetto degli ingenti trasferimenti da parte dello Stato accertati nel 2021, a seguito del PNC, come illustrati nel par.1.2, ancora in buona parte da riscuotere.

Sul conto di Tesoreria presso l'Istituto cassiere risulta una disponibilità di cassa di 55,8 milioni, aumentata del 157,4 per cento rispetto ai 21,7 milioni del 2020 e comprensiva della somma di 16.747 euro, risultante su un conto corrente presso Poste italiane.

Con riferimento alle principali poste del passivo, la voce contributi in conto capitale, in coerenza con il regolamento di contabilità dell'Ente, accoglie la posta relativa agli obblighi assunti (dettagliati in nota integrativa) nei confronti dei soggetti pubblici committenti (Regione Lazio e Mit, per fondi ordinari e fondi Cipe), per l'esecuzione delle opere, l'acquisto di attrezzature,

immobili ed aree, a fronte di protocolli d'intesa sottoscritti e di accordi intrapresi. Tale posta ammonta nel 2021 a circa 378 milioni, aumentata del 72,6 per cento rispetto ai 219 milioni del 2020, a fronte dei cospicui finanziamenti ricevuti. Nella tabella del rendiconto gestionale, entrate in conto capitale figura l'importo di euro 162,1 milioni circa di trasferimenti dello Stato, corrispondente all'incremento della voce, detratte le rettifiche di valore e gli utilizzi per il completamento delle opere, che peraltro ammontano a soli 1.018.665 euro.

Il fondo rischi ed oneri risulta aumentato del 5,4 per cento ed ammonta a 48,9 milioni rispetto ai 46,4 milioni del 2020. Il fondo, destinato in massima parte a far fronte al rischio connesso ai numerosi contenziosi dell'AdSP, è stato incrementato di quasi 4 milioni (accantonati nel conto economico) e diminuito nel corso del 2021 di 1,5 milioni, a seguito dell'utilizzo.

Gli accantonamenti al predetto fondo sono stati effettuati a seguito della prosecuzione della ricognizione e valutazione dello stato del contenzioso di cui al decreto del Presidente dell'AdSP n. 99 del 2018. La situazione dei contenziosi in essere sopra dettagliata fa emergere anche per il 2021 una ridotta copertura delle passività potenziali (solo il 12,9 per cento). Come detto, il fondo è stato utilizzato per euro 1,5 milioni e reintegrato per circa 4 milioni, nonostante la presenza di contenziosi critici di cui sopra si è data evidenza. L'utilizzo ha coperto parte dell'accordo bonario sottoscritto con un'impresa per l'intervento Opere complementari al Porto commerciale di Gaeta. Gli accantonamenti si sono resi necessari al fine di vincolare l'importo di 2,4 milioni a parziale copertura delle somme da corrispondere al personale dipendente a seguito degli accordi integrativi di secondo livello, sospesi con il Piano di risanamento 2021; per euro 1,5 milioni a copertura delle somme da restituire alla Regione Lazio per l'anticipazione concessa di cui si è trattato in precedenza; 89.123 euro per la copertura della perdita registrata dalla Pas s.r.l..

**Tabella 27 - Fondo rischi ed oneri**

Fondi rischi ed oneri	31/12/2020	Stanziamenti	Canc.ni /utilizzi	31/12/2021
Fondo rischi su crediti	225.129,73			225.129,73
Fondo causa ATI Eurorock Mancini	1.890,43			1.890,43
Debiti per liti, arbitraggi e accessori	0,0			0
Fondo causa lavoro dipendenti	85.163,48			85.163,48
Fondo recupero somme d.l. n. 78 del 2010	0,0			0
Fondo sentenza n. 2411 <i>Total Erg</i> Raffineria	3.493.310,80			3.493.310,80
Accordo Comune di Civitavecchia	0,0			0,0
Fondo art. 5 l. n. 84/94 OGI	4.125.734,53			4.125.734,53
Fondo riserve Opere strategiche	14.356.314,30			14.356.314,30
Fondo crediti di dubbia esigibilità	875.000,00			875.000,00
Reiscrizione Protocolli Mit	5.073.461,52			5.073.461,52
Fondo lodo arbitrale CPC/AdSP	9.498.909,25			9.498.909,25
Fondo restituzione Enel	0,0			0,0
Raffinerie di Roma anno 2019	5.252.726,88			5.252.726,88
Accordo bonario Porto commerciale Gaeta	1.237.234,68		1.237.234,68	0,0
Fondo rischi contenzioso	2.163.459,95		256.140,22	1.907.319,73
Fondo ripianamento perdita PAS s.r.l.	0,0	89.123,00		89.123,00
Fondo rest. antic. Regione Lazio (art.199, c.b)	0,0	1.500.660,00		1.550.660,00
Fondo obbl. v/pers. Piano di ris. e d'azione 20-21	0,0	2.400.943,08		2.400.943,08
<b>Totale</b>	<b>46.388.335,55</b>	<b>3.990.726,08</b>	<b>1.493.374,90</b>	<b>48.885.686,73</b>

Fonte: nota integrativa

Nell'ambito dei debiti, che ammontano nel 2021 a 105,3 milioni rispetto ai circa 106 milioni del 2020, la voce principale è costituita dai debiti verso banche, ammontanti a quasi 80 milioni, di poco inferiore all'esercizio precedente; tale voce si riferisce al debito per mutui a lungo termine erogati da Istituti di credito, pari a 76,9 milioni, e a breve termine per 3 milioni, da rimborsare entro il 2022, dettagliati in nota integrativa.

L'AdSP ha elencato in nota integrativa le opere infrastrutturali realizzate con finanziamenti pubblici, il cui ammontare è pari a circa 611 milioni, precisando l'ammontare dei finanziamenti, le somme cancellate che costituiscono economie ed i debiti per le opere da realizzare al 31 dicembre 2021, che ammontano a quasi 378 milioni.



## 7.7 Partecipazioni societarie

La situazione delle partecipazioni detenute dall'AdSP al 31 dicembre 2021 è esposta nella tabella che segue.

**Tabella 28 - Partecipazioni societarie**

Società partecipate	2020	Percentuale sul cap. sociale	2021	Percentuale sul cap. sociale
Interporto Centro Italia Orte s.p.a.	2.871	0,3	2.871	0,3
Port Authority Security s.r.l.	200.000	100	200.000	100
<b>Totale</b>	<b>202.871</b>		<b>202.871</b>	

Fonte: nota integrativa

Con decreto n. 311 del 31 dicembre 2021, l'AdSP ha proceduto alla revisione periodica delle società partecipate ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016.

La partecipazione nella società *Port Authority Security (Pas)*, società *in house*, soggetta a controllo analogo ex art.16 del d.lgs. n. 175 del 2016, è sempre stata ritenuta dall'Ente indispensabile al perseguimento delle proprie finalità istituzionali.

La suddetta società gestisce i servizi di sicurezza nella circoscrizione territoriale dell'AdSP, in forza di una convenzione decennale del 30 ottobre 2013; tale convenzione presenta rilevanti criticità, risalenti nel tempo, di cui si è ampiamente trattato nei precedenti referti, relative soprattutto all'ingente costo dei servizi forniti rispetto ai valori di mercato<sup>39</sup>, segnalato anche nelle ispezioni di Anac e Mit effettuate negli anni precedenti. L'AdSP era stata pertanto invitata ad effettuare un'attenta valutazione sulla permanenza delle condizioni di interesse pubblico e di convenienza economico-finanziaria sottesa al mantenimento della gestione *in house* dei servizi di cui trattasi rispetto ad altre alternative possibili.

Nei precedenti referti questa Corte, pur dando atto che l'AdSP aveva posto in essere, a decorrere dal 2018 misure di efficientamento gestionale, in particolare la modifica della convenzione con riferimento alle tariffe da applicare ed ai corrispettivi da riconoscere, nell'intento di ridurre i costi della società, aveva concluso che le misure adottate e le

---

<sup>39</sup> A fronte, infatti, di una delibera del Comitato portuale (n.104 del 2012) da cui emergeva un risparmio per l'Ente valutato in 1,2 milioni l'anno rispetto all'esternalizzazione del servizio che superava i 3 milioni annui, il successivo decreto presidenziale n. 426 del 2012, di approvazione dell'affidamento e del capitolato non venne sottoposto al parere del Comitato portuale nonostante il notevole incremento del costo del servizio da svolgere *in house* previsto in 3,6 milioni annui. Inoltre, era stata censurata la riferita assenza agli atti dell'amministrazione dell'analisi comparativa tecnico economica da cui si sarebbe dovuto evincere detto risparmio, nonché, per gli anni successivi, la documentazione relativa all'economicità del servizio, nonché criticità attinenti al concreto funzionamento del controllo analogo e una lievitazione dei costi culminati nel decreto n. 72 del 2016, adottato dal Presidente dell'ex A.P., che determinava il costo annuo del servizio in euro 4.230.000 fino all'anno 2023.

giustificazioni addotte non erano tali da superare le criticità ancora esistenti. Tali criticità sono state inoltre rese ancora più gravi dalle conseguenze della pandemia da *Covid 19*, che ha determinato la drastica contrazione delle ore di vigilanza e l'attivazione della Cassa integrazione guadagni.

A ciò si è aggiunta la vicenda della eventuale azione di recupero nei confronti della *Pas* di somme corrisposte per servizi non resi nel biennio 2016-2017, per oltre un milione di euro, per la quale è in corso un procedimento penale nei confronti di due dirigenti *Pas* e del direttore tecnico della società stessa negli anni 2016 e 2017.

L'Ente, tuttavia, ha ritenuto necessario il permanere dell'affidamento *in house*, anche richiamando l'art.192 del Codice degli appalti<sup>40</sup> e affermato che la *Pas* soddisfa il requisito di socialità, alla luce del numero di unità lavorative impiegate residenti nel territorio. Inoltre, la stessa Autorità marittima avrebbe più volte sottolineato l'importanza del rapporto fiduciario, che attraverso l'esercizio del controllo analogo da parte dell'AdSP, viene assicurato.

Il bilancio di esercizio 2020 della *Pas s.r.l.* si era chiuso con una perdita di esercizio di 89.123 euro, che ha trovato parziale copertura mediante l'utilizzo delle riserve disponibili per euro 33.009, e per euro 56.114 con la riduzione del patrimonio netto della società, che è passato dal valore originario di euro 200.000 ad euro 143.886<sup>41</sup>. La perdita è stata attribuita dalla società ad eventi straordinari, quali le somme corrisposte ad un dipendente per incentivi all'esodo.

Come riportato nel referto dell'esercizio precedente, nel corso del 2020 la *Pas* ha conseguito ricavi da concessione dell'AdSP per euro 3.087.822, a fronte di 125.329 ore di servizi di vigilanza. Dalla relazione sulla gestione relativa al bilancio 2021 della società, pubblicata sul sito istituzionale, emerge che sono stati realizzati ricavi da concessione per 2.745.000 euro per 114.706 ore di vigilanza. Il bilancio 2021 ha chiuso con un piccolissimo utile di 468 euro a fronte della perdita dell'esercizio precedente.

Per quanto riguarda le azioni di risanamento strutturale poste in essere dalla società, l'AdSP ha comunicato che nel giugno 2021, con determina n.13 del S.G. dell'AdSP, tale procedimento è stato avviato attraverso anche la "temporanea" rideterminazione del costo del personale per ridurre l'impatto dei costi fissi. L'organico della società si è ridotto da n.72 unità in servizio al

---

<sup>40</sup> in particolare, i benefici per la collettività "anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche."

<sup>41</sup> L'AdSP ha specificato che la riduzione è inferiore ad un terzo del patrimonio originario.

31 dicembre 2020 a 63 unità al 31 dicembre 2021, per effetto di prepensionamenti, scadenza dei contratti a tempo determinato, uscite volontarie e licenziamenti, con un'incidenza del 15 per cento sul costo del personale. Inoltre, il nuovo Amministratore unico non ha più erogato a decorrere dal mese di agosto 2021 le somme derivanti dall'accordo di secondo livello disdettato dal precedente A.U., iniziando le trattative con le OO.SS. al fine di pervenire ad un nuovo accordo che rispetti le indicazioni del socio unico. Non risulta peraltro se l'accordo è stato concluso e l'AdSP ha rinviato quanto agli effetti economico-finanziari al bilancio 2022. Infine, l'Autorità ha comunicato che sono stati razionalizzati i costi per spese legali e consulenze, con un decremento del 20 per cento, che ha avuto effetti economici sul bilancio 2021.

## 8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno centro- settentrionale, succeduta all'Autorità portuale di Civitavecchia ai sensi del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, comprende i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Il rendiconto 2021 è stato approvato dall'Autorità in data 29 aprile 2022 e dal Mims in data 8 luglio 2022, acquisito il parere del Mef. Con decreto presidenziale n. 49 del 4 marzo 2021 era stato dichiarato lo stato di crisi dell'AdSP, determinato dalla già difficile situazione di bilancio 2019, aggravata nel 2020 e nel 2021 dall'ingente riduzione del traffico merci e passeggeri per la pandemia da Covid-19, che ha provocato un drastico calo delle entrate tributarie e dei diritti di porto. Le misure oggetto del piano di risanamento, come evidenziato nel referto sull'esercizio precedente, non hanno avuto carattere strutturale, ma hanno spostato sugli esercizi successivi al 2021 alcuni oneri di particolare rilievo, come la parte variabile degli emolumenti al personale dipendente e il rimborso della parte capitale dei mutui stipulati dall'AdSP. Per quanto riguarda la ristrutturazione del debito non è stato reso evidente se tale operazione comporterà maggiori oneri per interessi od altro a decorrere dal 2022.

Peraltro, gli ingenti trasferimenti ricevuti dall'AdSP a titolo di ristori e contributi nel biennio 2021-2022, quantificabili in quasi 17 milioni di euro, unitamente all'incremento delle entrate conseguenti alla ripresa dei traffici merci e passeggeri, hanno consentito di chiudere l'esercizio 2021 con un avanzo finanziario e con un disavanzo economico più contenuto rispetto al 2020. Hanno consentito inoltre nel corso del 2022 di pagare al personale dipendente i premi di produttività dell'esercizio 2020 che erano stati oggetto di sospensione nell'ambito delle misure di risanamento, oltre ai premi di competenza del 2021.

Il Collegio dei revisori ha espresso parere favorevole sul rendiconto 2021, raccomandando, tuttavia, una costante e tempestiva informativa sull'andamento dei residui attivi e sul loro grado di esigibilità, sull'andamento dei contenziosi in atto e su ogni altro evento rilevante, ed ha invitato l'Ente, in virtù della nota precarietà finanziaria, a porre in essere ogni utile azione volta alla razionalizzazione delle spese.

In sede di attribuzione di fondi del PNRR/PNC sono state assegnate all'AdSP del Mare Tirreno centro settentrionale 159,7 milioni per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e la resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, nonché per opere di elettrificazione delle

banchine in tutti i porti e per opere connesse all'ultimo, penultimo miglio ferroviario/stradale, cui si sono aggiunti, da ultimo, euro 29,8 milioni per 6 progetti relativi alla sostenibilità ambientale dei porti (*Green Ports*).

Considerato il carattere non strutturale sia del piano di risanamento che dei contributi statali, nonché la specifica finalizzazione dei fondi PNRR/PNC, si raccomanda di porre in essere ogni azione volta a garantire per il futuro un duraturo equilibrio della gestione.

La dotazione organica dell'AdSP è composta di 117 unità, di cui 107 in servizio nel 2021. Il costo medio complessivo del personale, pur rimanendo decisamente elevato, risulta in diminuzione rispetto al 2020 (da euro 107.747 a 100.635 pro-capite) per effetto della sospensione di parte degli emolumenti variabili di competenza del 2020, che avrebbero dovuto essere pagati nel 2021 ma che sono stati imputati al 2022. La prospettazione di tali costi da parte dell'Autorità non appare in linea con i principi contabili (art. 2425 c.c. e Oic 12) in quanto, a prescindere dall'effettivo momento del pagamento, il costo di che trattasi avrebbe dovuto essere rilevato, per competenza economica, nell'esercizio in cui lo stesso si è verificato. Risulta non ancora predisposto il Piano triennale dei fabbisogni di cui agli art. 6 e 6 ter del d.lgs. n. 165 del 2001, strumento strategico di programmazione, rinviato alla riorganizzazione in corso della Segreteria tecnico-operativa.

Per quanto riguarda la vicenda relativa alla corresponsione di emolumenti *ad personam* non dovuti, di cui si è trattato nei precedenti referti, l'AdSP ha comunicato che sta proseguendo nell'azione di recupero.

Rilevante risulta essere il valore del contenzioso, stimato in 299.129.420 euro, per un totale di 132 contenziosi. Il valore del fondo rischi per contenziosi al 31 dicembre 2021 è pari a 38.721.369 euro e copre solo il 12,9 per cento del valore conosciuto delle passività potenziali. In presenza di contenziosi così rilevanti, ed ancor più in situazioni di bilancio critiche, è essenziale che il fondo rischi sia correttamente determinato al fine di non aggravare situazioni di squilibrio con scelte strategico-operative non conformi ai principi di sana gestione finanziaria e di salvaguardia della continuità dell'azione amministrativa. Si sottolinea, in proposito, che anche il rendiconto 2021 fa emergere una situazione gestionale nella quale l'avanzo di amministrazione disponibile risulta completamente azzerato a causa degli accantonamenti anzidetti.

I servizi di interesse generale sono affidati in concessione ad imprese in passato partecipate. Per quanto riguarda l'affidamento ad una società per la gestione dei varchi di accesso al porto,

dei parcheggi e dei servizi connessi alla viabilità, affidamento sul quale l'Anac nel 2019 aveva formulato rilievi, nel dicembre 2021 l'Autorità ha deciso di non dare seguito al procedimento di "revoca" della concessione del servizio di navettamento crocieristi avviata nel 2019 ritenendo di non applicare il dispositivo della deliberazione Anac n.1001 del 2019 per "impossibilità di individuare le risorse finanziarie per far fronte alla risoluzione della concessione," tramite un indennizzo alla società, commisurato agli investimenti effettuati, che tuttavia inciderebbe sugli equilibri di bilancio già critici dell'Autorità, ed il cui diniego potrebbe generare un contenzioso. In sostanza, la delibera dell'Anac è stata ritenuta una "raccomandazione non vincolante".

Con riferimento alla gestione del demanio marittimo, l'importo dei canoni nel 2021 mostra un modesto decremento rispetto all'esercizio precedente. Va tenuto conto che nell'importo degli accertamenti per canoni, sono stati contabilizzati euro 1.238.193, erogati a giugno dal Mims a titolo di ristori per compensare le riduzioni di canoni demaniali concesse nel 2020, ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 199, c. 1, lett. a), del d.l. n. 34 del 2020, a seguito della perdita del fatturato superiore al 20 per cento da parte dei concessionari, rispetto al 2019.

L'importo delle riscossioni, che nel 2020 risultava notevolmente diminuito a causa anche della rateizzazione dei canoni, disposta quale misura emergenziale di ausilio, nel 2021 raggiunge il 90 per cento degli accertamenti, anche se va considerato che tale incremento è stato in parte favorito dalla riscossione dei citati ristori.

I dati del traffico merci dei tre porti compresi nella circoscrizione dell'AdSP fanno registrare nel 2021 un incremento del 18,8 per cento rispetto all'esercizio precedente, con un volume complessivo di merci movimentate pari a 13,4 milioni circa di tonnellate rispetto alle 11,3 milioni di tonnellate dell'esercizio precedente.

Il traffico dei passeggeri pur registrando un incremento complessivo del 49,4 per cento rispetto al 2020, dai circa 1,2 milioni a 1,7 milioni, resta ancora molto lontano dai 4,5 milioni di passeggeri del 2019. In particolare, i passeggeri crocieristi, che avevano registrato una contrazione del 92 per cento per la forte riduzione delle crociere causata dalla pandemia, mostrano un aumento del 150,8 per cento, mentre i passeggeri di linea che avevano subito quasi un dimezzamento, passando da 1,8 milioni a 962.394 unità, aumentano del 27,6 per cento. La gestione di competenza 2021 chiude con un avanzo finanziario di 2,2 milioni, con un'inversione di tendenza rispetto al disavanzo finanziario 2020 (- 4,9 milioni), determinata

dalla somma algebrica tra il saldo positivo di parte corrente, pari a 5,7 milioni e quello negativo in conto capitale, pari a 3,4 milioni. Il risultato di amministrazione mostra un incremento del 15,5 per cento, passando da 15,8 a 18,2 milioni, mentre il risultato economico mostra un disavanzo più che dimezzato, passando da 6,2 a 2,7 milioni.

Il patrimonio netto risulta in lieve diminuzione, in misura pari al disavanzo economico dell'esercizio e si attesta a circa 69,7 milioni.

L'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2021, interamente vincolato, ammonta a 18,2 milioni, in aumento rispetto ai 15,8 milioni del 2020; esso è determinato dalla differenza tra il volume complessivo dei residui attivi, pari a 330,4 milioni ed il volume dei residui passivi pari a circa 368 milioni, in presenza di un fondo cassa di 55,8 milioni, nel quale viene computata anche la giacenza del conto corrente postale. A tale riguardo, già nel precedente referto questa Corte aveva sottolineato il disallineamento tra consistenza di cassa finale dell'esercizio precedente e quella iniziale dell'esercizio di competenza. Considerato il permanere della impropria appostazione nella situazione amministrativa di tale partita, si rinnova l'invito a rilevarla correttamente per il futuro nonché a valutare l'opportunità di definirne la permanenza in vita.

Inoltre, si richiamano le raccomandazioni, formulate nei referti sui precedenti esercizi, di verifica periodica, a fronte della rilevante mole di residui attivi e passivi esposti in bilancio, della sussistenza delle concrete condizioni che ne costituiscono il presupposto per l'iscrizione in bilancio e che condizionano l'attendibilità del rendiconto e la ragionevolezza del risultato di amministrazione.

Il conto economico 2021 evidenzia un disavanzo economico di 2,7 milioni, più che dimezzato rispetto ai 6,2 milioni dell'esercizio precedente.

Il differenziale tra valore e costi della produzione è negativo ed ammonta a 400.000 euro, in netto miglioramento rispetto ai 6,5 milioni dell'esercizio precedente. Anche il saldo delle partite finanziarie è negativo ed ammonta a -2,6 milioni circa, mentre le partite straordinarie ammontano a 1 milione, con una diminuzione del 73,5 per cento rispetto all'esercizio precedente. Il disavanzo economico, pari a 2 milioni, per effetto delle imposte dell'esercizio, raggiunge il suindicato importo di 2,7 milioni.

Il valore del patrimonio netto nel 2021 è diminuito del 3,7 per cento, per effetto del disavanzo economico dell'esercizio, pari a circa 2,7 milioni ed ammonta a 69,7 milioni a fronte dei 72,4

milioni del 2020.

La ricognizione periodica delle partecipazioni societarie effettuata nel 2021 ha visto la conferma delle uniche due società partecipate: *Interporto Centro Italia Orte s.p.a.* (0,3 per cento) e *Port Authority Security s.r.l.* (100 per cento); quest'ultima società, qualificata come *in house*, gestisce i servizi di sicurezza e presenta rilevanti criticità per l'ingente costo dei servizi forniti rispetto ai valori di mercato, rese ancora più gravi dalle conseguenze della pandemia da Covid-19, che ha determinato la drastica contrazione delle ore di vigilanza e l'attivazione della Cassa integrazione guadagni.

Il bilancio di esercizio 2021 della Pas s.r.l. si è chiuso con un minimo utile di 468 euro a fronte della perdita di esercizio di 89.123 euro dell'esercizio precedente e tiene conto di ricavi da concessione dell'AdSP per euro 2.745.000, a fronte di 114.706 ore di vigilanza.





CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

