



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

(2020)

Determinazione del 3 novembre 2022, n. 129



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 SETTENTRIONALE
(2020)

Relatore: Consigliere Nicola Benedizione

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 3 novembre 2022,

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

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

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

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

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 settentrionale;

visto il rendiconto generale dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale, relativo all'esercizio finanziario 2020, con le annesse relazioni degli organi amministrativi e del Collegio dei revisori dei conti, tutti trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958; esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Nicola Benedizione e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale per l'esercizio 2020;



CORTE DEI CONTI

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

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale per l'esercizio 2020 dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale, corredato delle relazioni degli organi amministrativo e di revisione e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il predetto esercizio.

RELATORE

Nicola Benedizione

PRESIDENTE f.f.

Alfredo Grasselli

DIRIGENTE
Fabio Marani

Depositato in segreteria

SOMMARIO

PREMESSA	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO.....	2
1.1 Quadro normativo	2
1.2 Interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza.....	7
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO.....	10
3. PERSONALE	13
3.1 Assetto organizzativo.....	13
3.2 Pianta organica e consistenza del personale.....	14
3.3 Anticorruzione e trasparenza - valutazione della <i>performance</i> amministrativa.....	16
3.4 Costo del personale	17
3.5 Incarichi di studio e consulenza	19
4. CONTENZIOSO	21
5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	22
5.1 Documento di pianificazione strategica di sistema	22
5.2 Piano regolatore portuale (Prp)	23
5.3 Piano operativo triennale (Pot).....	24
5.4 Programma triennale delle opere.....	25
6. ATTIVITÀ.....	26
6.1 Attività promozionale	26
6.2 Servizi di interesse generale.....	27
6.3 Attività negoziale.....	30
6.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione.....	31
6.5 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo.....	36

6.6 Traffico portuale.....	40
6.6.1 Traffico merci.....	40
6.6.2 Traffico passeggeri.....	41
7. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE	42
7.1 Dati significativi della gestione.....	42
7.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate	43
7.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui.....	50
7.4 Lo stato patrimoniale	52
7.5 Il conto economico	56
7.6 Partecipazioni societarie	58
8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	64

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Impegni per gli organi dell'AdSP MTS.....	11
Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale dell'AdSP (2019-2020).....	15
Tabella 3 - Disaggregazione spesa per il personale dell'AdSP (2019-2020).....	18
Tabella 4 - Costo unitario medio (incluso il Segretario generale) dell'AdSP.....	19
Tabella 5 - Importi erogati a titolo di premio nel 2020.....	19
Tabella 6 - Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia nel 2020.....	30
Tabella 7 - Opere infrastrutturali nei porti della AdSP.....	33
Tabella 8 - Darsena Europa.....	34
Tabella 9 - Entrate per canoni dell'AdSP - (2019-2020).....	38
Tabella 10 - Traffico merci complessivo dell'AdSP 2019- 2020 (in tonnellate e teu).....	40
Tabella 11 - Traffico merci complessivo disaggregato per i porti della AdSP - (in tonn. e teu) (2019-2020).....	40
Tabella 12 - Traffico passeggeri dell'AdSP- (2019-2020) (unità).....	41
Tabella 13 - Risultati della gestione dell'AdSP 2020.....	43
Tabella 14 - Rendiconto finanziario (dati aggregati) dell'AdSP 2020.....	44
Tabella 15 - Rendiconto gestionale dell'AdSP 2020.....	44
Tabella 16 - Situazione amministrativa dell'AdSP 2020.....	50
Tabella 17 - Analisi dei titoli dei residui dell'AdSP 2020.....	51
Tabella 18 - Stato patrimoniale dell'AdSP - (2019-2020).....	52
Tabella 19 - Conto economico dell'AdSP 2020.....	56
Tabella 20 - Società partecipate dell'AdSP - (2019-2020).....	59

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione relativa all'esercizio finanziario 2020 della AdSP del Mar Tirreno settentrionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo successivamente intervenute.

Il precedente referto della Sezione è stato approvato con determinazione n. 85 del 22 luglio 2021 e pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 396.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1 Quadro normativo

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

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

L'operatività dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale - nella quale, a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 169 del 2016, sono confluite le Autorità portuali di Livorno e di Piombino, unitamente ai porti da esse dipendenti, (Portoferraio, Rio Marina e Cavo) - ha avuto effettivo inizio con la nomina del Presidente, avvenuta con il d.m. 13 marzo 2017, n. 84. Il quadro normativo di riferimento ha già formato oggetto di dettagliata esposizione nei precedenti referti ai quali si fa qui rinvio per gli aspetti generali.

Nella relazione per l'esercizio 2019, 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 soprattutto sulla gestione dell'Ente a partire proprio dall'annualità di bilancio all'odierno esame.

A tali misure si sono aggiunti, successivamente, il rifinanziamento di fondi già istituiti e 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 finanzia investimenti per complessivi 2,8 mld, ripartiti con il decreto Mims del 13 agosto 2021, n. 330. Della specifica destinazione di tali risorse si dà conto nel successivo paragrafo 1.2.

Con l'art. 4, comma 1-septies, lett. a), d.l. 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto "decreto trasporti", convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono state, tra l'altro, modificate le disposizioni contenute all'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii., in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali.

Nel novero di tali modificazioni, si citano:

- la soppressione del riferimento al Piano regolatore di sistema portuale, che era definito come lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale;
- l'individuazione mediante il Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale, nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema¹. Il DPSS, adottato dal Comitato di gestione dell'AdSP, è sottoposto al parere di ciascun Comune e Regione territorialmente interessati ed è approvato dal Mims;
- la previa acquisizione da parte dell'ente competente dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale, ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai predetti collegamenti infrastrutturali, nonché agli attraversamenti dei centri urbani;
- l'indicazione al Mims e alle Regioni da parte delle Autorità di sistema portuale, delle aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità;
- l'individuazione della competenza esclusiva delle Autorità di sistema portuale in materia di pianificazione delle aree portuali e retroportuali; ai relativi adempimenti le

¹ È stato stabilito anche che le predette modifiche non si applicano ai DPSS approvati antecedentemente alla data di entrata in vigore del provvedimento.

stesse Autorità provvedono mediante l'approvazione del Piano regolatore portuale (PRP) definito come un piano territoriale di rilevanza statale che rappresenta, per ciascuna AdSP l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza. Nel caso dei porti in cui siano tuttora vigenti PRP approvati prima dell'adozione del citato provvedimento, nelle more dell'approvazione del nuovo Piano, il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree. In tale caso il piano operativo è soggetto a specifica approvazione da parte del Mims e alla procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (Vas).

Con il decreto legge 30 dicembre 2021, n. 228 (c.d. "milleproroghe"), convertito, con modificazioni dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, sono state apportate modifiche all'art. 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla l. 17 luglio 2020, n. 77. Tali 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 tal scopo le suddette Autorità possono utilizzare il proprio avanzo di amministrazione, limitatamente all'anno 2020;
- l'istituzione di un fondo con una dotazione 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 porto².

Va ricordato, inoltre, che, 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

² 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.

principi di concorrenza, richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme UE in materia di aiuti di Stato, a partire dal 1° gennaio 2022.

La detta decisione è stata impugnata, da tutte le AdSP il 29 marzo 2021 davanti al Tribunale UE³, ai sensi dell'art. 256 del Trattato e dell'art. 51 dello Statuto della Corte di Giustizia europea⁴.

Di particolare rilievo, da ultimo, sono le disposizioni conformative introdotte dall'art. 4 bis del d.l. 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto 2022, n. 108, che, al comma 1, ha modificato l'art 6 della l. n. 84 del 1994. In particolare, con il comma 9 bis, è stato fissato il principio che le AdSP rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES), previsti dall'art. 73, c. 1, lettera c), del TUIR, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

In merito, si rileva come la predetta modifica della normativa fiscale non potrà non determinare effetti sui bilanci delle AdSP, incidendo significativamente sui saldi e, soprattutto, sul risultato finale di esercizio.

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*

³ A luglio 2021 la Commissione europea ha presentato un controricorso davanti al Tribunale europeo, per cui la questione è ancora pendente.

⁴ Nel ricorso si ribadisce, fra l'altro, che le AdSP, in quanto entità infrastatali, non sono assimilabili ai concessionari di beni demaniali (quali, appunto, le società aeroportuali o quelle autostradali, che gestiscono l'infrastruttura a fini di profitto erogando servizi agli utenti). Inoltre, si sottolinea come le AdSP non assegnano il demanio all'aspirante concessionario che si renda disponibile a pagare un canone più alto, ma al soggetto la cui attività è considerata più idonea a massimizzare l'utilità delle aree portuali nell'interesse pubblico (garantire l'accesso più efficiente, creare più lavoro, sviluppare attività di interesse per il territorio). Infine, si chiarisce che la componente variabile del canone di concessione, rimessa alla discrezionalità delle AdSP, può solo operare in riduzione della componente fissa predeterminata per legge, una sorta di meccanismo premiale/incentivante che avrebbe l'effetto di ridurre (non di accrescere) il gettito fiscale complessivamente raccolto dalle AdSP.

di quota parte dei costi generali. Le Autorita' 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.

Questa Sezione si riserva nei successivi referti di dare conto dell'applicazione della nuova normativa, nonché dei successivi sviluppi del ricorso proposto dalle AdSP con il coordinamento di Assoport, presso il Tribunale dell'Unione Europea volto all'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020.

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 della entrata in vigore della legge (27 agosto 2022), di un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che - nel rispetto del principio di concorrenza - definisca i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, l'individuazione di limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari. Si rammenta, in proposito, che la precedente formulazione della norma si limitava a demandare ad un decreto ministeriale, (peraltro, mai emanato) la definizione di idonee forme di pubblicità in materia di affidamento delle concessioni delle aree demaniali.

Questa Corte auspica una rapida emanazione del decreto di che trattasi, anche in considerazione del notevole ritardo nella emanazione di regole certe e condivise in un settore fortemente strategico (ora anche obiettivo di PNRR), regole peraltro già richieste dalla legislazione del 1994.

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

1.2 Interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza

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

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

L'AdSP del Mar Tirreno settentrionale ha comunicato, in data 11 febbraio 2022, di aver presentato, nell'ottobre 2021, al Ministero della transizione ecologica, in risposta all'avviso pubblico di manifestazione di interesse per la formulazione di proposte progettuali nell'ambito del citato programma, 18 progetti, per un importo complessivo di euro 40,587 milioni, tutti ancora in attesa di valutazione da parte del Mite.

Con l'art.1, c.1, del decreto legge n. 59 del 6 maggio 2021, 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.

Il decreto Mims del 13 agosto 2021, n. 330 ha proceduto al riparto tra tutte le AdSP dell'importo complessivo dei predetti 2,8 miliardi. Nel dettaglio, il pacchetto di risorse è così ripartito:

- gli interventi per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici ammontano a 1,47 miliardi,
- quelli per l'aumento selettivo della capacità portuale sono pari a 390 milioni,
- quelli per l'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale ammontano a 250 milioni,
- gli interventi per l'efficientamento energetico a 50 milioni.
- per gli interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni inquinanti e alla sostenibilità ambientale (progetti per l'elettificazione delle banchine, c.d. *cold ironing*) è previsto uno stanziamento di 675,5 milioni.

In tale contesto, il citato decreto Mims ha assegnato all'AdSP del Mare Tirreno settentrionale 77,5 milioni per le opere di elettificazione delle banchine in tutti i porti⁵. L'AdSP ha comunicato in data 9 novembre 2021 di aver sottoscritto il relativo accordo procedimentale con il Ministero. In data 31 dicembre 2021 sono state incassate le quote di competenza dell'anno relative ai 4 interventi finanziati, per un importo complessivo di 9.176.620 euro.

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

L’Autorità ha dichiarato, inoltre, di aver sviluppato, con il coinvolgimento degli *stakeholders* locali, una progettazione di prefattibilità tecnico-economica, relativamente agli interventi citati e che l’*iter* procedurale e progettuale ha rispettato il cronoprogramma, che prevede per l’anno 2022 la fase della progettazione, nel 2023 la pubblicazione della gara e l’avvio dei lavori e nel 2025 la fine dei lavori stessi e il loro collaudo.

Le risorse di cui si è detto si aggiungono al finanziamento statale di 200 milioni, a valere sul Fondo investimenti del Mims di cui all’art.1, c. 95 della l. 30 dicembre 2018, n. 145, destinato alla realizzazione della prima fase della “Darsena (anche Piattaforma) Europa” nel porto di Livorno, inserita tra le opere infrastrutturali prioritarie di cui all’allegato 2 del decreto dello stesso Dicastero del 13 agosto 2020, n. 353⁶.

⁶ Al finanziamento dell’opera concorrono anche 200 mln a carico della regione Toscana e 50 mln a carico di fondi Cipe

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

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

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

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

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

Il Presidente in carica nell'esercizio in esame era stato nominato con d.m. del 13 marzo 2017, n. 84, per il quadriennio 2017-2021, alla scadenza del quale, è stato nominato il nuovo Presidente dell'AdSP (d.m. del Mims n. 88 del 4 marzo 2021).

Gli obiettivi dell'azione presidenziale, da tenere in considerazione per il riconoscimento della retribuzione di risultato, sono stati fissati per il 2020 con direttiva ministeriale n. 307 del 30 luglio 2020 e per il 2021 con direttiva ministeriale n. 166 del 21 aprile 2021.

Il Comitato di gestione per il quadriennio 2021-2025, è stato nominato con provvedimento presidenziale n. 51 del 19 marzo 2021, successivamente integrato con decreto n. 160 del 27 ottobre 2021, a seguito della designazione del rappresentante della regione Toscana.

La costituzione del Comitato di gestione in carica nel 2020 era intervenuta con delibera presidenziale n. 106 del 25 agosto 2017. Il Comitato stesso, nella seduta del 15 settembre 2017, aveva determinato l'ammontare dei gettoni di presenza spettanti ai propri componenti nella misura massima stabilita dal citato d.m. n. 456 del 2016, pari a euro 30 lordi a seduta.

La nomina del Collegio dei revisori dell'AdSP per il quadriennio 2017-2021 era stata disposta con d.m. del 20 giugno 2017, n. 307, a decorrere dall'11 luglio 2017. Con decreto del Mims n. 414 del 28 ottobre 2021, è stato costituito il Collegio dei revisori dell'AdSP, per il quadriennio 2021-2025, a far data dal 15 novembre 2021.

Nelle more dell'adozione del decreto interministeriale di determinazione dei compensi, ai sensi dell'art. 13, c. 2, del decreto legislativo n.169 del 2016, il trattamento economico del Presidente e dei componenti del Collegio dei revisori delle AdSP è stato determinato sulla base del d.m. n. 412 del 2009, prendendo a riferimento l'intero ammontare del compenso spettante ai Presidenti delle Autorità⁷.

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

Tabella 1 - Impegni per gli organi dell'AdSP MTS

Esercizio	2019	2020	Var. %
Presidente/Commissario str.	287.567	230.000	-20
Comitato di gestione	1.410	1.950	38,3
Collegio dei revisori	50.600	50.600	0
Trasferte organi amm.ne e controllo	23.215	7.685	-66,9
Oneri previdenziali ed assistenziali	65.891	47.500	-27,9
Totali	428.682	337.735	-21,2

Fonte: rendiconto gestionale

Le spese per il Presidente nel 2020 ammontano a euro 230.000, con una riduzione del 20 per cento rispetto al 2019, in quanto in tale esercizio comprendevano anche gli emolumenti

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

spettanti al Commissario straordinario, nominato per circa sei mesi a seguito della misura cautelare interdittiva adottata dal Tribunale di Livorno, a carico del Presidente. L'importo variabile del compenso attribuito al Presidente nel 2020, ma riferito al 2019, è stato pari a euro 30.000, nella misura corrispondente al 50 per cento dell'ammontare massimo previsto dalle citate disposizioni ministeriali (provvedimento del S.G. del 25 giugno 2020), determinato in relazione al periodo di effettivo esercizio delle funzioni.

I compensi per rimborso spese di missione al Presidente ammontano a euro 7.685, con un decremento del 66,9 per cento rispetto al 2019.

A norma dell'art. 1, commi 590 e 594, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), i limiti ai compensi per gli organi, così come altre misure contenitive della spesa introdotte dal decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 hanno cessato di avere applicazione a partire dall'esercizio 2020⁸. In relazione a ciò le Autorità assolvono agli obblighi conseguenti al perseguimento degli obiettivi di finanza pubblica mediante un versamento sostitutivo all'Erario, pari al risparmio conseguito nel 2018, maggiorato del 10 per cento.

⁸ Va ricordato in proposito che il Mit, con circolare del 10 marzo 2017, ribadita dalla nota del 10 ottobre 2017 indirizzata a tutte le AdSP e contenente indicazioni per la formazione dei bilanci di previsione 2018, aveva ritenuto che non fossero applicabili alle dette Autorità i tagli alle spese degli organi, già riferiti alle ex Autorità portuali e contemplati dal decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122. La posizione assunta dal Ministero, ribadita con nota del 5 marzo 2020, a fronte del contrario avviso espresso nei referti di questa Corte, era fondata sulla considerazione della inconciliabilità di tali disposizioni di contenimento con il regime degli emolumenti fissato dal decreto legislativo, n. 169 del 2016, quale norma speciale e sopravvenuta. La loro applicazione, poi, avrebbe incontrato un limite intrinseco nella indisponibilità oggettiva per le nuove Autorità del parametro di riferimento dei risparmi da conseguire, dato dalla spesa sostenuta nell'esercizio 2010, anno in cui le stesse non esistevano. In proposito, questa Corte aveva a più riprese manifestato perplessità.

3. PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

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

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

Il Segretario generale in carica nel 2020 era stato nominato con delibera del Comitato di gestione dell'AdSP del 15 settembre 2017, per un quadriennio.

Al Segretario generale era stato attribuito un trattamento economico individuale annuo lordo pari ad euro 164.217. Il contratto individuale sottoscritto dalle parti prevedeva che, in aggiunta al suddetto trattamento, al Segretario generale potesse essere corrisposta una parte variabile, di importo massimo non superiore al 20 per cento del trattamento economico individuale annuo, pari ad euro 32.842,00 annui lordi.

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

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

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

di Autorità di sistema portuale, nonché da rappresentanti di ciascuna delle categorie commerciali ed economiche interessate.

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

L'Organismo predetto esercita funzioni tanto di confronto partenariale, quanto consultive in materia economico sociale, in particolare in ordine:

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

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

L'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale - in carica per un quadriennio a decorrere dalla data del suo insediamento e composto di 13 membri - è stato costituito con provvedimento presidenziale n. 142 del 19 ottobre 2017. Alla scadenza è stato rinnovato con provvedimento presidenziale n. 153 del 18 ottobre 2021, novellato ed integrato dal successivo provvedimento n. 67 del 13 aprile 2022.

3.2 Pianta organica e consistenza del personale

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

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

Nella tabella che segue è indicata, per ciascuna qualifica, la dotazione organica e il numero dei dipendenti effettivamente in servizio al 31 dicembre 2020, raffrontati con il corrispondente dato al 31 dicembre 2019.

Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale dell'AdSP (2019-2020)

Categoria	Pianta organica ex del. n. 54 del 2018	Unità al 31/12/19	Unità al 31/12/20
Dirigenti	11	10	9
Quadro A	20	16	17
Quadro B	22	18	18
1 Liv.	41	34	33
2 Liv.	39	28	27
3 Liv.	32	24	24
4 Liv.	6	3	3
5 Liv.	1	1	1
Totale	172	134	132

Fonte: Ente

In data 7 settembre 2020 l'AdSP ha trasmesso al Mims il Piano triennale di fabbisogno del personale per il triennio 2020-2022.

Il documento ribadisce la sostanziale conferma della dotazione organica approvata nel 2018 e allo stato non del tutto implementata; in tale quadro di potenziali disponibilità, l'Autorità evidenzia *“la necessità di incrementare le professionalità tecniche, nei settori attinenti i processi di digitalizzazione, di vigilanza portuale, di realizzazione di opere, di pianificazione territoriale”*, ritenendo peraltro necessario scaglionare temporalmente l'implementazione della dotazione organica, *“in funzione delle disponibilità finanziarie e della relativa urgenza di coprire le posizioni scoperte”*.

Delle 132 unità in attività al 31 dicembre 2020, 98 unità prestano servizio presso la sede di Livorno e 34 presso la sede di Piombino.

A seguito di selezioni ad evidenza pubblica, nel rispetto del regolamento del personale (deliberazione n.1 del 2018), approvato dal Ministero vigilante con nota del 22 maggio 2018, sono state assunte nel corso del 2020 n. 3 unità di personale (1 dirigente e 2 quadri B); in data 1° settembre 2020 è cessata l'aspettativa senza assegni di una dirigente, che ha ripreso servizio in pari data. Sono, invece, cessate dal servizio 5 unità, due con qualifica di impiegato, 1 quadro B per dimissioni volontarie e 2 dirigenti per collocamento a riposo.

A seguito di selezione interna, inoltre, si è verificata la progressione verticale di un dipendente, dal livello QB al livello QA, con decorrenza 1° luglio 2020.

Nell'anno 2020 sono state accolte le richieste avanzate da n. 10 dipendenti, di temporanea trasformazione o proroga di trasformazione del proprio contratto di lavoro a tempo pieno, in rapporto a tempo parziale.

Nel corso dell'anno 2020, per sopperire a straordinarie esigenze di lavoro di carattere sostitutivo e organizzativo, è stato fatto ricorso all'istituto della somministrazione di lavoro a tempo determinato, riguardante n. 23 unità, delle quali n. 1 di 2° livello professionale, n. 9 di 3° livello professionale e n. 13 di 4° livello professionale.

3.3 Anticorruzione e trasparenza - valutazione della *performance*

amministrativa

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

In relazione a ciò, l'AdSP del Mar Tirreno settentrionale ha costituito una Direzione *ad hoc*, con competenze anche relative ai settori della *privacy*, del controllo interno e della formazione, tra loro strettamente collegati, affidata al Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza.

L'AdSP ha approvato il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza 2018-2020, recante il Codice di comportamento dei dipendenti, e, successivamente, il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza 2019-2021 e, da ultimo, quello per il 2020-2022, pubblicandoli sul sito *internet* dell'Ente.

Il Responsabile della prevenzione, della corruzione e della trasparenza, con nota del 4 aprile 2019, inviata a varie Autorità, tra cui la stessa Corte, ha rilevato, nell'ambito dei procedimenti rientranti nel Piano triennale di prevenzione, alcune criticità applicative rispetto alle misure di prevenzione fissate per le pratiche demaniali. In particolare, è stato segnalato il ritardo di un anno nella pubblicazione sul sito istituzionale dell'AdSP dell'istanza di un'impresa volta ad ottenere una concessione demaniale ai sensi dell'art.18 della legge n. 84 del 1994. È stata evidenziata inoltre la necessità di integrare la mappatura delle procedure di gestione del demanio marittimo con quelle relative alle autorizzazioni per occupazioni temporanee, individuando le misure di prevenzione idonee ad evitare rischi corruttivi.

A riguardo, l'AdSP ha rappresentato che il Consiglio dell'Anac, nell'adunanza del 4 marzo 2020, ha deliberato di informare della segnalazione medesima il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per le valutazioni di competenza.

L’Autorità stessa ha precisato inoltre che il servizio di RPCT ha provveduto ad implementare la mappatura dei processi interessati, ad individuare i potenziali rischi corruttivi e ad introdurre le correlate misure di prevenzione nel Piano triennale della prevenzione della corruzione e della trasparenza 2020-2022.

Nella sezione “Amministrazione trasparente” del sito *internet* dell’Ente è stata pubblicata la Relazione della Corte dei conti per gli esercizi precedenti, come previsto dall’art. 31 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

Per quanto attiene alla *performance* amministrativa, con provvedimento presidenziale n. 8 del 31 gennaio 2020, è stato approvato il Piano della *performance* relativo all’anno 2020, successivamente integrato con i provvedimenti presidenziali n. 114 e 156 del 7 ottobre e del 23 dicembre 2020.

Con provvedimento presidenziale n. 50 del 12 marzo 2021 è stata approvata la relazione sulla *performance* 2020, successivamente validata dall’OIV con proprio verbale del 16 marzo 2021.

Con provvedimento presidenziale n. 320 del 27 dicembre 2018, sono stati nominati i componenti dell’Organismo indipendente di valutazione (OIV), secondo il modello previsto dal decreto legislativo n. 27 marzo 2009, n. 150, sulla base della direttiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 31 maggio 2017, n. 245. L’OIV è stato rinnovato, a seguito di procedura selettiva pubblica, per il triennio 2022 - 2024, con provvedimento presidenziale n. 8 del 18 gennaio 2022.

Nel 2020 il costo annuale accertato per l’OIV ammonta a euro 19.920, contabilizzati tra le spese per beni e servizi.

3.4 Costo del personale

Il personale delle AdSP è inquadrato nel contratto collettivo nazionale di lavoro dei lavoratori dei porti. Tale contratto, scaduto il 31 dicembre 2018, è stato rinnovato nel marzo 2021.

Ai dirigenti dell’AdSP, come detto, si applica il ccnl dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, rinnovato in data 30 luglio 2019, per il periodo 1° gennaio 2019 - 31 dicembre 2023.

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente sostenuta nel 2020, per il personale dell’AdSP, incluso il Segretario generale, con le variazioni di ciascuna voce rispetto a quella dell’esercizio precedente.

Tabella 3 - Disaggregazione spesa per il personale dell'AdSP (2019-2020)

Tipologia dell'emolumento	2019	2020	Var. %
Emolumenti e rimborsi spese al Segretario generale	225.337	197.314	-12,4
Emolumenti fissi al personale dipendente	4.850.008	5.116.228	5,5
Emolumenti variabili al personale dipendente	158.302	145.430	-8,1
Indennità per missioni**	39.621	24.378	-38,5
Rimborso spese di missione**	38.012	12.820	-66,3
Altri oneri per il personale	194.349	181.359	-6,7
Spese di formazione obbligatoria	11.664	6.856	-41,2
Spese per l'organizzazione di corsi	38.769	34.944	-9,9
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	2.258.420	2.360.688	4,5
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	3.152.431	3.185.230	1
Fondo ex art.9, c. 1, l. 122/2010	11.213	9.431	-15,9
Spesa relativa ai contratti di somministrazione	862.322	1.029.965	19,4
Totale	11.840.448	12.304.643	3,9

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

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto

Le spese per il personale ammontano nel 2020 a 12,3 milioni, con un incremento del 3,9 per cento rispetto al 2019; esse rappresentano circa il 20 per cento della spesa totale e il 45 per cento della spesa corrente.

L'AdSP ha precisato, in nota integrativa, che gli incrementi rilevati nelle voci relative agli emolumenti fissi ed agli oneri per la contrattazione decentrata sono dovuti principalmente all'incremento della presenza media del personale in servizio, escluso il Segretario generale, (n. 132,75 unità) rispetto all'anno 2019 (n. 129,50 unità); inoltre, un dirigente assunto in data 16 dicembre 2019 ha inciso nel bilancio dello stesso anno per un solo rateo, mentre ha inciso per l'intero esercizio nel 2020.

L'AdSP ha ricondotto invece la diminuzione di numerose voci di spesa (es. straordinari, indennità e rimborsi spese per missioni, organizzazione e formazione del personale), al lavoro in modalità "agile", attuata sulla base delle disposizioni governative connesse alla pandemia. È stato accantonato sul capitolo relativo al fondo di cui all'art. 9, c.1, della legge 30 luglio 2010, n. 122, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, l'importo di euro 9.431 relativo al recupero degli incrementi contrattuali relativi al biennio 2011-2012, a suo tempo erogati al personale ma ritenuti non dovuti in base a specifiche pronunce giurisdizionali. L'AdSP ha precisato che il recupero dell'intera somma si è concluso nel febbraio 2021. La tabella che segue individua il costo medio unitario del personale per l'esercizio 2020.

Tabella 4 - Costo unitario medio (incluso il Segretario generale) dell'AdSP

Descrizione	Segretario Generale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	197.314	1.300.637	2.622.492	4.780.727	8.901.170
Oneri riflessi	50.157	334.068	356.775	1.619.688	2.360.688
Accantonamento Tfr	13.773	86.712	181.303	310.383	592.171
Costi totali	261.244	1.721.417	3.160.570	6.710.798	11.854.029
Numero dipendenti	1	9	35	88	133
Costo medio	261.244	191.269	90.302	76.259	89.128

Fonte: dati Ente

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

Tabella 5 - Importi erogati a titolo di premio nel 2020

Descrizione	Anno 2019 - erogazione 2020			Anno 2020 - erogazione 2021			Var. %
	Personale in servizio	Media premi erogati	Importi	Personale in servizio	Media premi erogati	Importi	
Impiegati	89	6.723	598.338	88	6.950	611.582	2,2
Quadri	34	9.167	311.668	36	9.202	331.258	6,3
Dirigenti	8	22.945	183.560	10	20.194	201.949	10,0
Totali	131		1.093.566	134		1.144.789	4,7
Segretario generale	1	31.022	31.022	1	32.343	32.343	4,3
Totali	132		1.124.588	135		1.177.132	4,7

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

3.5 Incarichi di studio e consulenza

Nell'esercizio in esame l'AdSP (come negli anni precedenti) non ha impegnato somme sul capitolo di parte corrente relativo ad incarichi di studio e consulenze, imputando le relative spese a voci di bilancio diverse. Ciò premesso, per quanto concerne il 2020, è pervenuto un elenco degli incarichi affidati dal quale si ricava un totale complessivo della spesa pari a circa 168.726 euro, di cui 98.874 euro afferiscono a incarichi di patrocinio legale.

Con riferimento alla restante somma:

- euro 3.000 riguardano tre compensi per la partecipazione a commissioni di concorso,
- circa 30.000 euro si riferiscono ad incarichi afferenti alla manutenzione ordinaria in ambito portuale

- 37.866 euro risultano contabilizzati tra le partite di giro, per incarichi pagati per conto terzi.

Da quanto precede, emerge una modalità di imputazione a bilancio delle spese per incarichi e consulenze evidentemente non in linea con i principi contabili: tale modalità inficia la chiarezza e la trasparenza del bilancio stesso, non consentendo l'immediata percezione dei dati relativi a voci di spesa che restano sensibili, anche se, a decorrere dall'esercizio 2020, sono cessati i limiti specifici posti dalle disposizioni di contenimento della spesa pubblica per la categoria di spesa in esame.

La quasi totalità degli incarichi conferiti è stata oggetto di affidamenti diretti; in un caso, in particolare, si è proceduto mediante indagine di mercato⁹.

È da rilevare in merito che nel corso del 2020 è stato adottato un regolamento per il conferimento di incarichi legali esterni, disponendo la creazione di un elenco di professionisti nel settore legale a cui attingere, ad accesso aperto a revisione annuale e suddiviso per materie di competenza.

Il regolamento è pubblicato sul sito istituzionale dell'AdSP e in esso sono specificate le modalità di scelta dei professionisti. L'AdSP ricorre a tale elenco nelle ipotesi in cui per l'eccessivo carico di lavoro del proprio ufficio legale non sia possibile procedere con le professionalità interne.

⁹ Si tratta di un incarico di consulenza professionale relativamente alle procedure di controllo, verifica e ispezione delle merci nel porto di Livorno, previste per il progetto SMOOTH PORTS per euro 37.866.

4. CONTENZIOSO

L'AdSP ha trasmesso l'elenco delle vertenze in atto, distinguendo tra contenziosi amministrativi e civili. Con riferimento ai primi, l'Ente ha specificato che - tranne i casi in cui le parti hanno proposto, contestualmente all'impugnazione dei provvedimenti amministrativi, anche l'azione di risarcimento danni - il rischio economico, in caso di soccombenza, è limitato alla condanna al pagamento delle spese di giudizio, stimate in circa 3.000 euro ciascuno. Dalla tabella fornita dall'Ente, risultano 42 contenziosi amministrativi, di cui 38 con rischio limitato alle sole spese legali in caso di soccombenza dell'AdSP, 2 con rischio al momento non determinato e 2 giudizi con rischio complessivo stimato di euro 298.154, più spese legali; risultano pendenti, inoltre, 14 cause civili. L'ammontare del fondo "cause legali in corso" (nell'ambito del "fondo rischi ed oneri") è pari a 4,2 mln circa.

Le spese legali e giudiziali ammontano a 138.074 euro, con una diminuzione del 30,5 per cento rispetto al 2019.

5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Le AdSP organizzano e programmano la propria attività secondo gli indirizzi previsti dalla novellata legge n. 84 del 1994. Con il citato d.l. n. 121 del 2021, (cosiddetto “decreto Trasporti”), è stato modificato l’art. 5 della stessa legge n. 84, in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali mediante il documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) e il Piano regolatore portuale (Prp).

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

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

5.1 Documento di pianificazione strategica di sistema

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

A seguito di specifica richiesta istruttoria, l’AdSP ha precisato che il Documento di pianificazione strategica di sistema, dopo un passaggio preliminare in Comitato di gestione, è stato trasmesso ai Comuni della circoscrizione portuale per il prescritto parere, ricevendo, nel mese di gennaio 2021, il favorevole avviso dei comuni di Collesalveti, Capraia, Rio Marina e Piombino. Nel mese di marzo, il comune di Livorno, dopo varie richieste di proroga, non ha

rilasciato un parere favorevole al documento, auspicando l'apertura di un nuovo Tavolo per far convergere le scelte di variante al PO (Piano Operativo) e PS (Piano Strutturale) del Comune stesso con quelle relative al DPSS.

Peraltro, l'entrata in vigore delle citate modifiche all'art. 5 della l. n. 84 del 1994, circa i profili di programmazione territoriale, ha riaperto la discussione con gli enti coinvolti, inducendo l'AdSP a procedere alla revisione ed integrazione del documento a suo tempo predisposto.

Con delibera n. 27 del 28 aprile 2022, il Comitato di gestione ha adottato il DPSS ed il successivo 27 luglio 2022, in sede di conferenza dei servizi, è stato acquisito parere favorevole, sia pure con osservazioni, da parte di tutti i Comuni e della regione Toscana.

Alla fine di luglio 2022, il DPSS è stato presentato in via preventiva e informalmente al MIMS ed è attualmente in attesa della formale trasmissione, a seguito delle integrazioni richieste in sede di conferenza dei servizi.

5.2 Piano regolatore portuale (Prp)

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

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

A conclusione di un lungo e complesso procedimento iniziato nel 2008, il Piano regolatore portuale dell'ex A.P. di Livorno è stato definitivamente approvato dal Consiglio regionale della Toscana in data 25 marzo 2015. Con delibera n. 59 del 25 giugno 2019 è stato adottato un adeguamento tecnico funzionale (Atf), divenuto efficace il 4 febbraio 2021, essendo trascorsi 45 giorni dal suo invio al CSLPP; il Consiglio stesso ha successivamente ha approvato l'ATF in data 23 giugno 2021.

Il Piano regolatore portuale dell'ex A.P. di Piombino, deliberato dal Comitato portuale nel 2008, è stato definitivamente approvato dal Consiglio regionale della Toscana in data 26 luglio 2013. Con il decreto legge 26 aprile 2013, n. 43, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno

2013, n. 71, Piombino è stata riconosciuta come area di crisi industriale complessa e la realizzazione degli interventi di implementazione infrastrutturale ed ambientale previsti nel Prp, sono stati individuati come necessari per il rilancio dell'area siderurgica. Sono stati adottati due Atf, nel 2013 e nel 2020. Quest'ultimo divenuto efficace in data 4 febbraio 2021, in quanto trascorsi 45 giorni dal suo invio al CSLPP, è stato successivamente approvato dal Consiglio in data 23 giugno 2021.

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

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

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

5.3 Piano operativo triennale (Pot)

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

Con delibera n. 12 dell'11 dicembre 2017, il Comitato di gestione dell'AdSP ha approvato il Pot 2018-2020. Con delibera n. 2 del 29 gennaio 2021 è stato approvato il Pot 2021-2023. L'opera principale prevista, secondo un'attuazione nel tempo in tre macrofasi principali, porterà alla realizzazione della configurazione definitiva dell'espansione a mare chiamata "Darsena Europa". In coerenza con gli obiettivi di sviluppo del porto di Livorno, l'entrata in esercizio

del *terminal* contenitori (di cui alla prima fase di approntamento della “Darsena Europa”) comporterà la concentrazione, in tale nuova area, di tutto il traffico *container*.

5.4 Programma triennale delle opere

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

Il Comitato di gestione dell’AdSP, con delibera n. 45 del 26 novembre 2020, ha approvato il programma triennale delle opere 2021-2023, unitamente al rispettivo bilancio di previsione 2021.

6. ATTIVITÀ

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

6.1 Attività promozionale

L'emergenza sanitaria da *Covid-19* ha condizionato le attività promozionali delle AdSP, al punto che Assoporti ha dovuto riprogettare il Piano della promozione e della comunicazione già proposto alle AdSP associate.

Le relazioni istituzionali sono state intrattenute a più livelli (locale, regionale, nazionale e internazionale), compatibilmente con i limiti imposti dai periodi di *lockdown* e con le nuove possibilità consentite dall'utilizzo della tecnologia (collegamenti da remoto, *webinar*, videoconferenze, ecc.).

Per quanto riguarda le relazioni istituzionali internazionali, gli incontri si sono svolti tutti a livello virtuale; le associazioni con le quali sono stati intrattenuti più significativi contatti nel 2020 sono stati:

- *European Sea Ports Organisation* ESPO, per la partecipazione al "*Cruises and Ferries Network*", con particolare riferimento alla tematica del rapporto tra porto e città; svolgimento conferenza annuale maggio 2020 e partecipazione ai *Morning coffee* virtuali organizzati una volta a settimana;
- *Association International villes et ports* - AIVP, per la partecipazione al Consiglio di Amministrazione, partecipazione alla rete dei *Port Centers* (*Port center Network-PCN*);
- *Association of Mediterranean Cruise Ports* - MEDCRUISE, per la partecipazione all'assemblea annuale e agli incontri dell'associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, con particolare riferimento ai gruppi di lavoro relativi al tema porto-città (*Morning coffee* virtuali organizzati una volta a settimana).
- *Cruise Lines International Association* - CLIA, partecipazione agli incontri periodici dell'associazione.

L'unica fiera organizzata in presenza nel 2020 è stata il *Fruit Logistic* di Berlino, che ha avuto luogo a febbraio.

L'importo impegnato per le attività promozionali è stato di euro 41.203, con una contrazione dell'81,6 per cento rispetto al 2019 in cui era pari a euro 224.997.

6.2 Servizi di interesse generale

Per ciò che concerne i servizi di interesse generale, il d.lgs. n. 232 del 2017 ha disposto l'abrogazione della norma che rinviava ad un decreto del Mims l'individuazione degli stessi nell'ambito portuale¹⁰. Ciò ha comportato l'implicita abrogazione anche del d.m. 14 novembre del 1994, essendo sopravvenute normative di settore che disciplinano compiutamente la prestazione di tali servizi.

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

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

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

Per quanto riguarda il servizio idrico, nel precedente referto al Parlamento si dava conto della sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra Autorità portuale, comune di Livorno, Autorità idrica toscana (AIT) e Gestore unico (A.S.A. s.p.a.); quest'ultimo ha assunto, a decorrere dal

¹⁰ La relazione illustrativa al d.lgs. n. 232 del 2017 recita: "le competenze delle AdSP in materia di servizi di interesse generale sono state erose nel tempo (es. servizio idrico, raccolta rifiuti) e sono ormai residuali, il che renderebbe l'individuazione compiuta con decreto meramente ricognitiva e non attributiva di competenze." Anche il Consiglio di Stato, nel parere del 4 ottobre 2017 ha specificato che "è valutata favorevolmente la soppressione dell'individuazione dei servizi di interesse generale affidati all'interno dei porti, in relazione alla sopravvenuta obsolescenza delle previsioni rispetto alle normative di settore che ormai disciplinano in modo compiuto i servizi in questione."

primo gennaio 2017, la gestione del servizio idrico integrato anche nell'ambito portuale di Livorno. A tal fine l'Autorità portuale ha concesso in uso l'esistente rete idrica.

L'affidamento in concessione del servizio di pulizia degli specchi acquei e degli interventi straordinari di disinquinamento nel porto di Livorno è stato affidato ad una società per la durata di tre anni a decorrere dal 1° gennaio 2021.

Il servizio di fornitura di acqua alle navi, all'utenza portuale e la gestione e manutenzione della rete idrica del porto di Piombino, è stato affidato, in data 31 agosto 2016, ad una società, con concessione quinquennale, con scadenza al 31 agosto 2021. Ad oggi sono in corso le procedure, come già avvenuto nel porto di Livorno, per il passaggio della gestione nell'ambito del servizio idrico integrato regionale, in gestione all'AIT.

In merito ai servizi di pulizia e raccolta rifiuti da terra e da mare, nel 2014 l'ex A.P. di Livorno aveva adottato un apposito regolamento e affidato, in esito a gara, la relativa concessione, con scadenza 30 giugno 2017.

Peraltro, a seguito di un ricorso promosso dalla Amministrazione comunale, il Tar Toscana, con sentenza n. 894 del 2016, aveva dichiarato la parziale nullità del predetto regolamento, riconoscendo la competenza dell'Autorità portuale per la regolamentazione del servizio nelle aree demaniali dell'ambito portuale, ma non per quelle di proprietà privata, nelle quali la competenza spetterebbe all'Amministrazione comunale. Il Consiglio di Stato, con sentenza n.8484 del 2020, ha confermato la pronuncia di primo grado e quindi la capacità impositiva del Comune sulle predette aree private.

Al fine di garantire la prosecuzione dei servizi di interesse generale di cui trattasi, l'AdSP ha proceduto a numerose proroghe della relativa concessione, scaduta nel 2017. Tuttavia, è opportuno segnalare in merito che, nel corso del 2019, la stessa Autorità, anche alla luce del mutato assetto normativo in materia di servizi di interesse generale, di cui si è detto, ha avviato una serie di incontri, in esito ai quali sono state definite le modalità del trasferimento di tale servizio al comune di Livorno. Nelle more della formalizzazione del predetto accordo, l'AdSP, con ordinanza n. 16 del 2019, ha stabilito la proroga del servizio dal 1° gennaio 2020, per un periodo massimo di 6 mesi. A decorrere dal 1° luglio 2020 il servizio è svolto a cura dell'Amministrazione comunale. L'AdSP ha peraltro precisato che l'Amministrazione comunale, nel settembre 2021, ha manifestato l'intendimento di cessare il servizio dei rifiuti

nell'ambito portuale. L'AdSP sta aspettando la formalizzazione di tale provvedimento per valutare l'eventuale impugnazione dello stesso.

Al fine di uniformare i procedimenti relativi all'affidamento dei servizi di interesse generale nei porti di competenza dell'Autorità di sistema del Mar Tirreno settentrionale è stato avviato un confronto con le varie Amministrazioni comunali per la gestione integrata dei rifiuti portuali (in ambito terrestre) con quelli cittadini anche per gli altri porti della circoscrizione.

L'appalto del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti da terra e la pulizia delle parti comuni e degli specchi acquei nel porto di Piombino e nei porti elbani è stato affidato ad una società, per la durata di due anni a decorrere dal 1° luglio 2021.

Per quanto concerne la raccolta dei rifiuti solidi e liquidi dalle navi, il servizio relativo al porto di Livorno è stato aggiudicato, a seguito di esperimento di gara pubblica, con atto di concessione n. 43 del 2018, per la durata di 4 anni, a far data dal 1° ottobre 2018.

La concessione degli omologhi servizi per i porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo, è stata affidata per tre anni a seguito di procedura ad evidenza pubblica, in data 24 aprile 2020.

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

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

6.3 Attività negoziale

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

Tabella 6 - Procedure di affidamento dei contratti e spesa per tipologia nel 2020

Modalità di affidamento utilizzata	Numero contratti	DI CUI			Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	Spesa sostenuta nell'esercizio in esame
		Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa		
Procedure aperta (art. 60)	4			4	3.152.947,90	87.881,56
Procedure ristrette (art.61)	1			1	9.379.574,94	
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63)						
Dialogo competitivo (art. 64)						
Partenariato per l'innovazione (art. 65)						
Affidamento diretto (art. 36 c. 2 lett. a)	435		14	421	3.174.888,49	2.642.950,68
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2 lett. a)	43		5	38	845.060,04	699.926,35
Affidamento in amministrazione diretta (art. 36, c. 2, lett. a) e b)						
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art. 36, c. 2, lett. b), c), c bis e d)	6		2	4	440.012,03	77.682,93
Procedura negoziata previa pubblicazione del bando (art. 36, c. 9)	4			4	1.580.732,95	1.357.956,77
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art. 3, c. 1, lett. c)	6	1		5	1.099.538,53	503.493,73
Totale complessivo	499	1	21	477	19.672.755	5.369.892

Fonte: AdSP

L'AdSP ha precisato che per le categorie merceologiche per le quali sussiste l'obbligo di approvvigionamento attraverso il ricorso ai sistemi centralizzati di acquisto e negoziazione (convenzioni Consip o sistemi telematici di negoziazione), ha rispettato tale obbligo. Per quanto riguarda la voce "affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione", l'AdSP si è avvalsa dei soggetti aggregatori regionali (fornitura di energia elettrica). Gli affidamenti extra Mepa/Consip, come riferito dall'Autorità, sono stati determinati da particolari urgenze, a causa di segnalazioni da parte di organi di Polizia giudiziaria (es. rimozione di rifiuti abbandonati) o problematiche connesse alla sicurezza (es. rimozione materiale ferroso rinvenuto nei fondali del porto durante l'esecuzione di lavori) o a prestazioni da parte di operatori selezionati, in quanto in possesso di pregresse e documentate esperienze analoghe a quelle oggetto di affidamento sempre nel rispetto del principio di rotazione.

Dalla tabella risulta che su un totale di 499 contratti, per un importo totale di 19,7 milioni, il numero più consistente (459) è stato affidato direttamente, per un importo complessivo di 4 milioni (20,3 per cento del totale) e perlopiù con procedure extra Consip e Mepa. Solo 4 contratti sono stati affidati con procedura aperta, per un importo complessivo di 3,1 milioni, mentre 1 contratto di ammontare prossimo a 9,4 milioni (pari a circa il 48 per cento del totale) è stato affidato con procedura ristretta.

I rimanenti contratti sono stati affidati con procedure negoziate.

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

Per le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, riguardanti essenzialmente interventi relativi ad aree ed impianti per mantenere in efficienza tutti i sistemi, in ottemperanza alle norme per la sicurezza dei lavoratori, dei passeggeri e di tutti gli utenti operanti nelle aree portuali, per l'esercizio 2020 l'Autorità di sistema ha indicato in euro 2.164.969 l'importo impegnato per manutenzione ordinaria nei porti di competenza ed in euro 3.731.911 l'importo impegnato per la manutenzione straordinaria.

L'AdSP ha precisato di non aver percepito nel 2020 alcun finanziamento dallo Stato a titolo di fondo perequativo.

Per ciò che concerne le opere di grande infrastrutturazione, che, come precisato dall'art. 5, comma 9, della legge n. 84 del 1994, riguardano "le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee

di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali", si riportano nella seguente tabella, fornita dall'Ente, le principali opere in corso o ultimate nel 2020, le relative fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento alla data di conclusione dell'istruttoria (febbraio 2022).

Tabella 7 - Opere infrastrutturali nei porti della AdSP

Opera	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lavori	Data fine lavori prevista da contratto	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Costo della perizia di variante o suppletiva	Costo totale dei lavori	S.av.lavori (%)	Data collaudo
Attravers. con microtunnel del canale industriale	Fondi propri stazione appaltante	06/05/14	12/04/17	30/01/18	Procedura ristretta	5.061.370,62	2.009.218,39	7.070.589,01	80	
Darsena Europa - Indagini geogn. geofis. e ambient. per la progettaz. della PE	Fondi propri stazione appaltante	25/10/18	22/07/19	17/02/20	Procedura aperta	1.917.948,18	43.632,51	1.961.580,69	100	07/09/20
Razionaliz. del raccordo ferroviario di porto Nuovo di Livorno	Statale - L. 413 Quater	25/02/19	27/05/19	28/03/20	Procedura negoziata	885.334,07	98.796,90	984.130,97	100	27/10/20
Manut. Imm. e banch. port. - Adeg.to Darsena Calafati II lotto	Statale - L. 296/2006	17/10/17	13/05/19	08/11/19	Procedura negoziata	827.806,92	158.230,09	986.037,01	65	
Consolid. piazz. op. banch. int. Darsena Nord- Porto di Piombino	L. 488/99 e 388/00	06/12/17	27/04/18	19/06/20	Procedura negoziata	8.320.490,41		8.320.490,41	100	12/10/20
Rifior. mantell. est. Molo Batteria - P.to di Piombino	Fondo perequativo	20/03/18	02/05/19	23/12/19	Proc. aperta	1.554.953,89	-10.351,11	1.544.602,78	100	20/04/20
Nuova strada di accesso al P.to di Piombino	A.P.Q. 2013+F.Iva+r.pr.	15/11/19	28/04/21	27/07/22	App. int.-Proc. ap.	9.669.200,94	54.036,87	9.615.164,07	in corso	
Interv. connessi al nuovo PRP e/o APQ del 2013 e 2014 - area logist. ind. P.to di Piombino.	R. Toscana +R. proprie	31/03/21	28/05/21 (cons. parziale)		Proc. Aperta	13.036.257,68			in corso	

Fonte: dati AdSP

Tabella 8 – Darsena Europa

Opera	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lavori	Data fine lavori prevista da contratto	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Costo della perizia di variante o suppletiva	Costo totale dei lavori	S.av.lavori (%)	Data collaudo
Progett. OO.MM. di difesa e dragaggi I fase	Fondi propri stazione appaltante	17/10/18	18/01/19	23/02/20	P. ristretta	1.402.981,54	0	1.402.981,54	75	
Indagini geogn. geofis.e ambient. per la progettaz. della PE	Fondi propri stazione appaltante	25/10/18	22/07/19	17/02/20	P. aperta	1.917.948,18	43.632,51	1.961.580,69	100	7/09/20
Affid. verifica della prog.def. ed esecut. delle OO.MM.di difesa e dei dragaggi nuova I fase, compreso lo studio di imp. ambient.	Fondi propri stazione appaltante	17/02/21	01/03/21	Step succ. in base elabor. prog. ricev.	P. aperta	421.970,99			50	
Esecuz. indag. ambient. integr. per la realizz. delle OO.MM. di difesa e dei dragaggi I fase	Fondi propri stazione appaltante	28/07/21	16/11/21	14/04/22 per fase I e 730 gg. per fase 2	P. aperta	1.426.007,77				
Affid. realizzaz. OO.MM. di difesa e dei dragaggi Nuova I fase	R. Toscana: 200 mln. di cui art. 34 l.r.85/2014 Mims: 200 mln. di cui d.m. 353/2020 Cipe: 50 mln. Del. 5 del 2016	30/12/21				383.637.156,18				

Fonte: dati AdSP

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

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

L'ampliamento del porto verso il mare, prevista nella realizzazione della prima fase dell'intervento, consiste nella costruzione delle opere foranee di protezione e del *terminal* contenitori.

Per la realizzazione di questo obiettivo (inserito tra le opere affidate ad un Commissario, nella persona del Presidente dell'AdSP, con una disponibilità finanziaria integralmente di parte pubblica di 450 milioni¹¹), si è provveduto alla progettazione preliminare e definitiva delle opere foranee e dei dragaggi; in conseguenza di tale progettazione, per le problematiche emerse per consentire l'accesso alle navi portacontenitori, si è dovuto procedere all'approvazione di una modifica delle fasi di attuazione dell'insieme della Piattaforma Europa.

Secondo le notizie pubblicate sul sito istituzionale, l'AdSP ha aggiudicato a dicembre 2021 la gara per l'affidamento, mediante appalto integrato, della realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. Gli interventi sono stati aggiudicati ad un raggruppamento temporaneo di imprese, per un importo di 377,4 milioni di euro.

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

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

¹¹ Il finanziamento dell'opera è a carico della regione Toscana, per 200 mln, del Mims per 200 mln e del Cipe per 50 mln.

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

L'AdSP ha precisato che i compensi del Commissario, del sub Commissario e del personale assegnato alla struttura commissariale, allo stato ancora in via di definizione, saranno a carico del quadro economico dell'opera.

6.5 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo

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

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

Per quanto riguarda il porto di Livorno, con ordinanza del Presidente n. 89 del 25 ottobre 2020, sentita la Commissione consultiva locale e il Comitato di gestione, il numero massimo di autorizzazioni ex art. 16 alle imprese portuali stabilito per il 2020 è stato confermato in 18, mentre il numero massimo di autorizzazioni alle imprese di servizi portuali è pari a 12 come nell'esercizio precedente.

L'AdSP ha precisato di aver provveduto a riscuotere entro il 31 dicembre 2020 i canoni autorizzatori, il cui pagamento era stato sospeso ai sensi dell'art. 92, c.2 del d.l. n. 18 del 2020, e s.m.i. (c.d. Cura Italia) fino al 31 luglio 2020.

Con riferimento al porto di Piombino e ai porti elbani, con ordinanza presidenziale n. 18 del 31 dicembre 2019, è stato ampliato per il 2020 a 10 il numero massimo di autorizzazioni allo svolgimento di operazioni portuali e confermato quello dei servizi portuali.

Le imprese autorizzate nel 2020 sono state 8 per le operazioni portuali e 5 per i servizi portuali. Il Piano organico del porto è stato redatto e aggiornato nel dicembre 2020 ed è consultabile sul sito *web* istituzionale dell'Ente.

Ai sensi dell'art. 199, c.1, lett. b) del d.l. n. 34 del 2020 che, come detto prevedeva la corresponsione al soggetto fornitore di lavoro portuale, nonché alle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84 del 1994, di un contributo nel limite massimo di 4 milioni di euro per l'anno 2020, pari ad euro 90 per ogni lavoratore, in relazione a ciascuna giornata di lavoro in meno rispetto al 2019, l'AdSP ha erogato, con provvedimento presidenziale n. 150 del 4

dicembre 2020, a due società la somma complessiva di euro 626.292, a titolo di acconto del 40 per cento, con riserva di completare la corresponsione del contributo nel 2021.

La fornitura di lavoro temporaneo in porto è assicurata dall' Agenzia lavoro portuale (ALP Srl), costituita nel 2013 ai sensi dell' art. 17, comma 5, della legge n. 84 del 1994. L' Agenzia è stata titolare di autorizzazione dapprima fino alla data del 30 giugno 2019 quindi, con successivo provvedimento n. 125 del 2019, fino alla data del 30 giugno 2023.

Le quote della predetta Agenzia sono detenute, oltre che dall' Autorità portuale, da altre società autorizzate ai sensi dell' articolo 16 della legge n. 84 del 1994 e concessionarie ai sensi dell' art. 18.

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

Direttive in materia 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,”* tutte volte a promuovere, in linea con la cospicua giurisprudenza amministrativa formatasi sulla materia, la massima concorrenza.

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 salvi, peraltro, i rapporti allo stato vigenti; si rammenta, in proposito, che la precedente formulazione della norma demandava ad un decreto ministeriale (mai emanato) la determinazione dei criteri per l'affidamento. 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.

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

L'AdSP ha comunicato che, ai sensi dell'art. 199, c.1, lettera a) del d.l. n. 34 del 2020, l'AdSP ha ridotto l'importo dei canoni concessori alle imprese concessionarie ex art.18 operanti nei porti di Livorno e Piombino, nonché alla società Porto di Livorno 2000, sulla base di una documentata attestazione della diminuzione di fatturato pari o superiore al 20 per cento, subita nei periodi indicati dalla disposizione di legge, rispetto ai medesimi periodi dell'anno 2019.

L'ammontare complessivo delle riduzioni comunicato dall'AdSP ammonta a 1.276.863 euro. Nella tabella seguente sono esposte le entrate accertate per canoni demaniali nel 2020, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti, le riscossioni ed i canoni da riscuotere, con la relativa percentuale sugli accertamenti, poste a raffronto con il 2019.

Tabella 9 - Entrate per canoni dell'AdSP - (2019-2020)

Esercizio	Canoni accertati	Entrate correnti	Incidenza % su entrate correnti	Canoni riscossi	Incidenza % su canoni accertati	Canoni residui
2019	12.650.849	51.130.721	25	7.140.839	56	5.510.010
2020	9.030.997	36.939.765	24,4	5.770.036	63,9	3.260.962

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

Nel 2020 si evidenzia un significativo decremento dei canoni accertati, che ammontano a euro 9.030.997, di cui 5,9 milioni circa nel porto di Livorno e 3,1 milioni nel porto di Piombino. L'ammontare dei canoni riscossi si riduce in valori assoluti, passando da 7,1 a circa 5,8 milioni ma si incrementa in termini percentuali, passando dal 56 al 63,9 per cento degli accertamenti. Con riferimento alla gestione dei residui per canoni, nel 2020 sono stati riscossi 3,2 milioni dei 9,8 iniziali e restano da riscuotere circa 6,5 milioni, che si aggiungono ai circa 3,3 milioni residui del 2020, per un totale di 9,8 milioni totali.

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

A seguito di richiesta istruttoria, l'AdSP ha trasmesso un elenco di tutti i residui per canoni al 2020, con le relative posizioni, le iniziative intraprese per la riscossione, le garanzie ove presenti e la presenza o meno di contenziosi in atto.

Per quanto riguarda i tempi di riscossione, l'AdSP ha precisato che le scadenze fissate sono generalmente rispettate salvo le eccezioni che sono costantemente monitorate anche al fine dell'eventuale avvio delle procedure esecutive.

L'AdSP ha evidenziato inoltre che i provvedimenti adottati a livello governativo per contrastare gli effetti economici e sociali della pandemia hanno influito anche sulla riscossione diretta dei canoni da parte dell'AdSP, ciò in ragione sia delle deroghe in ordine alle tempistiche di versamento dalle stesse norme introdotte, sia delle altre agevolazioni previste che hanno reso necessari i dovuti approfondimenti e l'attesa di specifiche disposizioni applicative.

Questa Corte, in linea con quanto raccomandato dal Collegio dei revisori, già in occasione del precedente referto ha sollecitato l'Ente a procedere tempestivamente alle riscossioni, anche al fine di evitarne la prescrizione.

All'importo delle concessioni demaniali marittime deve aggiungersi quello relativo all'impiego temporaneo delle infrastrutture portuali (piazzali, banchine) ad uso pubblico.

Sotto questa voce sono state accertati euro 360.702 per utilizzo di accosti pubblici ed euro 191.131 per occupazioni temporanee di aree demaniali.

6.6 Traffico portuale

6.6.1 Traffico merci

La pandemia da *Covid-19* ha prodotto ripercussioni negative sui traffici portuali in particolare per il traffico merci; nella tabella che segue sono messi a confronto i dati relativi al traffico merci complessivo registrato nei porti dell'AdSP del Mar Tirreno settentrionale nel 2020, messi a confronto con quelli del 2019.

Tabella 10 - Traffico merci complessivo dell'AdSP 2019- 2020 (in tonnellate e teu)

Descrizione	2019	2020	Var. %
Merci solide	35.865.389	30.610.043	- 14,7
Merci liquide	9.107.837	7.047.012	- 22,6
Totale merci (tonnellate)	44.973.226	37.657.055	- 16,3
Containers (Teu)	789.833	716.233	- 9,3

Fonte: dati Ente

Il totale delle merci movimentate mostra una diminuzione del 16,3 per cento, passando da circa 45 milioni a circa 37,7 milioni di tonnellate. Il decremento risulta maggiore per le merci liquide (-22,6 per cento) e più contenuto per le merci solide (-14,7 per cento), che sono la voce di traffico più consistente.

Tabella 11 - Traffico merci complessivo disaggregato per i porti della AdSP - (in tonn. e teu) (2019-2020)

2019	LIVORNO	PIOMBINO	Porti Elbani	TOTALE	
Merci solide	27.670.060	5.403.595	2.791.734	35.865.389	
Merci liquide	9.045.286	62.551	0	9.107.837	
Totale merci	36.715.346	5.466.146	2.791.734	44.973.226	
Containers (Teu)	789.833			789.833	
2020	LIVORNO	PIOMBINO	Porti Elbani	TOTALE	% Var.
Merci solide	24.814.468	3.639.388	2.156.187	30.610.043	-14,7
Merci liquide	6.967.481	79.531	0	7.047.012	-22,6
Totale merci	31.781.949	3.718.919	2.156.187	37.657.055	-16,3
Containers (Teu)	716.233			716.233	-9,3

Fonte: dati pubblicati dall'ente sul sito istituzionale

Il porto di Livorno ha registrato un decremento complessivo del traffico merci del 13,4 per cento rispetto al 2019, il porto di Piombino quasi del 32 per cento ed i porti elbani del 22,8 per cento. Il traffico dei *container* movimentati nell'ambito del porto di Livorno, già modesto, si è ridotto nel 2020 del 9,3 per cento, attestandosi a 716.233 Teu.

6.6.2 Traffico passeggeri

Nella tabella successiva sono esposti i dati relativi ai passeggeri di linea e ai crocieristi relativi al 2020, raffrontati all'esercizio precedente.

Tabella 12 - Traffico passeggeri dell'AdSP- (2019-2020) (unità)

Tipologia	Livorno		Var.%	Piombino		Var.%	Porti Elbani		Var.%	Totale		Var.%
	2019	2020		2019	2020		2019	2020		2019	2020	
P. di linea	2.734.150	1.584.438	-42	3.175.317	2.223.086	-30	2.988.835	2.114.106	-29	8.898.302	5.921.630	-33,5
Crocieristi	832.121	19.377	-98	24.377	0	-100	31.848	53	-100	888.346	19.430	-97,8

Fonte: Elaborazione Corte su dati Ente

Il traffico dei passeggeri di linea registra complessivamente un decremento del 33,5 per cento ed ammonta a 5.921.630 unità rispetto alle 8.898.302 unità del 2019. Il decremento maggiore (-42 per cento) è stato registrato nel porto di Livorno, seguito da Piombino (-30 per cento) e dai porti Elbani (-29 per cento).

Il traffico crocieristico registra un sostanziale azzeramento, passando da 888.346 unità del 2019 a 19.430 unità, con una diminuzione di circa il 98 per cento.

7. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE

Nelle more dell'emanazione del nuovo regolamento, previsto dall'art. 22, c. 4 del decreto legislativo n. 169 del 2016, il rendiconto 2020 è stato redatto ancora in conformità al regolamento di amministrazione e contabilità dell'ex A.P. di Livorno.

La relazione del Collegio dei revisori dei conti conclude con parere favorevole in merito all'approvazione del bilancio consuntivo, invitando l'Ente ad un utilizzo prudentiale dell'avanzo di amministrazione disponibile, tenuto conto del possibile impatto sulle entrate dell'emergenza sanitaria da *Covid 19*.

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

L'Ente ha elaborato l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti previsto dall'art. 41, c. 1 del decreto legge n. 66 del 2014, allegando ai conti il prospetto ex art. 9 del d.p.c.m. 22 settembre 2014, da cui risulta un ritardo nei pagamenti di 1,75 giorni, a fronte dell'anticipo di 3,86 dell'anno 2019. L'AdSP ha imputato tale ritardo alle conseguenze della pandemia, prima al *lockdown* e poi allo *smart working*, non essendo la procedura relativa alle fatture di acquisto completamente informatizzata. Dal 2021 l'AdSP ha proceduto alla digitalizzazione dell'intero *iter* della liquidazione delle fatture di acquisto.

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

Il rendiconto 2020, deliberato dal Comitato di gestione il 30 aprile 2021 è stato approvato il 1° luglio 2021 dal Ministero vigilante, su conforme avviso del Mef.

7.1 Dati significativi della gestione

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

Tabella 13 - Risultati della gestione dell'AdSP 2020

DESCRIZIONE	2019	2020	Var. %
Avanzo/disavanzo finanziario	11.136.500	-7.762.391	-170
Saldo corrente	25.682.969	13.317.794	-48
Saldo in c/capitale	-14.546.469	-21.080.185	- 45
Avanzo di amministrazione	102.689.066	99.851.613	-3
Avanzo economico	9.423.435	5.719.412	-39
Patrimonio netto	192.010.211	197.729.622	3

Fonte: rendiconto

La gestione di competenza, a fronte dell'avanzo di 11,1 milioni del 2019, mostra un disavanzo di circa 7,8 milioni, determinato dall'incremento del saldo negativo delle poste in conto capitale, non interamente coperto dal saldo positivo di parte corrente, anch'esso diminuito del 48 per cento rispetto al 2019.

Il risultato di amministrazione, pari a circa 99,9 milioni, diminuisce del 3 per cento rispetto all'esercizio precedente; il risultato economico decresce del 39 per cento, passando da 9,4 a 5,7 milioni. Il patrimonio netto cresce del 3 per cento, in misura pari all'avanzo economico, salendo da 192 a 197,7 milioni. Nei paragrafi che seguono si dà conto degli andamenti gestionali sopra descritti.

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

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati risultanti dal rendiconto finanziario 2020, nonché le variazioni percentuali di ogni posta rispetto all'esercizio precedente.

Tabella 14 - Rendiconto finanziario (dati aggregati) dell'AdSP 2020

ENTRATE	2019	2020	Var. %
<u>Accertamenti</u>			
CORRENTI	51.130.721	36.939.765	-27,8
IN CONTO CAPITALE	32.842.239	13.615.113	-58,5
PARTITE DI GIRO	9.472.976	9.590.038	1,2
TOTALE	93.445.936	60.144.916	-35,6
SPESE	2019	2020	Var. %
<u>Impegni</u>			
CORRENTI	25.447.752	23.621.971	-7,2
IN CONTO CAPITALE	47.388.707	34.695.298	-26,8
PARTITE DI GIRO	9.472.976	9.590.038	1,2
TOTALE	82.309.435	67.907.307	-17,5
Av/dis. di competenza	11.136.501	-7.762.391	-169,7

Fonte: rendiconto

Si rileva un decremento complessivo delle entrate nel 2020 (-35,6 per cento), determinato dalla diminuzione sia delle poste in conto capitale (- 58,5 per cento), che, in minor misura, di quelle correnti (-27,8 per cento).

Le spese mostrano una diminuzione più contenuta, sia per quanto riguarda quelle in conto capitale (-26,8 per cento), sia o per quelle correnti (-7,2 per cento).

Nella tabella che segue vengono analizzate, più in dettaglio, le entrate accertate e le spese impegnate nel 2020, poste a raffronto con l'esercizio precedente.

Tabella 15 - Rendiconto gestionale dell'AdSP 2020

ENTRATE	2019	2020	Var.%
	Accert.	Accert.	
ENTRATE CORRENTI			
Trasferimenti correnti			
Entrate tributarie	26.981.276	22.126.434	-18,0
Derivanti da vendita di beni e prest.di servizi	4.623.998	3.387.819	-26,7
Redditi e proventi patrimoniali	13.686.025	9.855.463	-28,0
Poste correttive e comp. spese correnti	190.971	1.287.126	574,0
Entrate non classificabili in altre voci	5.648.451	282.923	-95,0
TOTALE ENTRATE CORRENTI	51.130.721	36.939.765	-27,8

(Segue)

(Segue Tabella 15)

ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
Alienazioni immobilizzazioni tecniche	0	0	0,0
Realizzo di valori mobiliari	3.722.650	0	-100,0
Trasferimenti dallo Stato	7.720.419	2.791.211	-63,8
Trasferimenti dalla Regione	21.180.340	3.105.831	-85,3
Trasferimenti da Comuni e Province	135.000	180.000	33,3
Altri trasferimenti per invest. in conto capitale:	20.542	7.325.420	35.560,7
Assunzioni di altri debiti finanziari	63.287	212.651	236,0
TOTALE ENTRATE IN C/ CAPITALE	32.842.238	13.615.113	-58,5
PARTITE DI GIRO	9.472.976	9.590.038	1,2
TOTALE GENERALE ENTRATE	93.445.935	60.144.916	-35,6
USCITE	2019	2020	Var.%
	Impegni	Impegni	
1.1-FUNZIONAMENTO			
Spese per gli organi dell'ente	428.682	337.735	-21,2
Oneri per il personale in servizio	11.840.448	12.304.643	3,9
Spese per acquisto beni e servizi	1.666.069	1.657.968	-0,5
TOTALE	13.935.199	14.300.346	2,6
1.2-INTERVENTI DIVERSI			
Uscite per prestazioni istituzionali	7.255.253	6.266.695	-13,6
Trasferimenti passivi	360.456	741.066	105,6
Oneri finanziari	25.939	11.640	-55,1
Oneri tributari	1.423.409	1.111.657	-21,9
Poste correttive e comp. entrate correnti	1.395.571	10.553	-99,2
Spese non classificabili in altre voci	1.051.925	1.180.014	12,2
TOTALE	11.512.553	9.321.625	-19,0
TOTALE USCITE CORRENTI	25.447.752	23.621.971	-7,2
2.1- Investimenti			
Acquisizioni beni di uso durev. ed opere portuali	42.776.440	23.652.798	-44,7
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	544.619	350.396	-35,7
Partecipazioni e acquisto di valori mobiliari	0	6.664.916	100,0
Concessione di crediti ed anticipazioni	0	0	0,0
Indennità anzianità al personale cess. dal serv.	520.022	330.197	-36,5
2.2-Oneri comuni			
Rimborsi di mutui	3.484.340	3.484.340	0,0
Estinzione debiti diversi	63.286	212.651	236,0
TOTALE USCITE IN C/ CAPITALE	47.388.707	34.695.298	-26,8
PARTITE DI GIRO	9.472.976	9.590.038	1,2
TOTALE GENERALE USCITE	82.309.435	67.907.307	-17,5
AVANZO /DISAVANZO FINANZIARIO	11.136.500	-7.762.391	-169,7

Fonte: rendiconto gestionale

Le entrate tributarie, che rappresentano la principale voce di entrata, presentano una diminuzione del 18 per cento, passando da circa 27 milioni a 22,1 milioni nel 2020: esse sono costituite in gran parte dalle tasse portuali sulle merci imbarcate e sbarcate (pari nel 2020 a 12,9 milioni) e dalle tasse di ancoraggio (pari nel 2020 a 8,7milioni) dei porti di Livorno e Piombino, nonché, in misura residuale, dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali, ex art. 16,

e per attività in porto, ex art. 68 del cod. nav.. Il decremento è attribuito principalmente agli effetti dell'emergenza sanitaria da *Covid-19*.

La seconda voce di entrata per ammontare, costituita dai redditi e proventi patrimoniali, passa da circa 13,7 milioni a circa 9,9 milioni, con una flessione del 28 per cento. In tale ambito, i canoni demaniali ammontano a poco più di 9 milioni, a fronte dei 12,6 milioni del 2019 (di cui 5,9 milioni relativi al porto di Livorno e 3,1 milioni al porto di Piombino). Il rilevante decremento è stato attribuito dall'Ente alla rideterminazione dei canoni demaniali ai sensi del d.l. n. 34 del 2020, art. 199, c.1, lett. a), a causa dell'emergenza *Covid-19*.

Il Collegio dei revisori ha evidenziato, nella relazione al rendiconto 2020, come già nei consuntivi del biennio precedente, che la percentuale di riscossione dei canoni demaniali è pari nel 2020 al 63,9 per cento ed ha ribadito l'invito all'Ente a procedere tempestivamente alle relative riscossioni.

Gli altri proventi patrimoniali si riferiscono a:

- utilizzo degli accosti pubblici per euro 360.702 rispetto ai 493.130 euro del 2019;
- canoni di affitto di beni patrimoniali per euro 272.513 euro rispetto ai 173.097 euro dell'esercizio precedente;
- entrate per occupazione temporanea di aree demaniali, che ammontano a 191,1 migliaia nel 2020 rispetto alle 224,5 migliaia del 2019.

Le entrate per vendita di beni e prestazioni di servizi ammontano a circa 3,4 milioni rispetto ai 4,6 milioni del 2019 (-26,7 per cento) e sono costituite dai proventi per traffico passeggeri e automezzi, entrambi in decremento nel 2019 e, in misura minore, dal canone concessorio per il servizio di ritiro dei rifiuti dalle navi e dall'introito (312.000 euro) a seguito del positivo esito di un contenzioso con una società terminalista.

Le poste correttive e compensative ammontano a circa 1,3 milioni, di cui 1,1 milioni si riferiscono al rimborso da parte del Mims del mancato introito da tasse di ancoraggio; le entrate non classificabili in altre voci ammontano a euro 282.923, con una drastica contrazione rispetto al 2019, in cui ammontavano a 5,6 milioni, per effetto della plusvalenza realizzata nella cessione delle quote della società Porto Livorno 2000 s.r.l.¹², pari a 5,2 milioni.

¹² La cessione delle quote della società Porto di Livorno 2000 è stata perfezionata nel mese di maggio 2019 con il versamento di 8,9 milioni. L'importo è relativo alla cessione del 55,18 per cento delle quote su un totale di 72,18 per cento ed ha determinato nel 2019 una plusvalenza di 5,2 milioni. La parte residuale era stata contabilizzata tra le entrate in conto capitale, nelle entrate per realizzo di valori mobiliari, determinando così una riduzione del valore delle immobilizzazioni finanziarie iscritte nello stato patrimoniale.

Le entrate in conto capitale risultano più che dimezzate nel 2020, da 32,8 a 13,6 milioni. Nell'importo del 2019 figuravano anche 3,7 milioni per realizzo di valori mobiliari, effetto della cessione delle quote della società Porto Livorno 2000 s.r.l.

Costituiscono ulteriori entrate in conto capitale i trasferimenti dallo Stato,¹³ passati da 7,7 a circa 2,8 milioni (-63,8 per cento) e dalla regione Toscana¹⁴ passati da circa 21,2 a 3,1 milioni (-85,3 per cento). Si rilevano, inoltre, trasferimenti da Comuni e Province, per euro 180.000¹⁵ e altri trasferimenti per 7,3 milioni¹⁶, finalizzati agli "Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo Prp per il rilancio del porto di Piombino" e ad una nuova strada di accesso al porto medesimo.

Con riferimento alle spese correnti, quelle di funzionamento ammontano a 14,3 milioni, con un incremento del 2,6 per cento rispetto ai 13,9 milioni del 2019, determinato dalla crescita degli oneri per il personale, a fronte della diminuzione delle altre due voci di spesa (per organi e spese per beni e servizi). Il costo degli organi comprende gli emolumenti attribuiti al Presidente dell'AdSP per 230.000 euro, i compensi al Comitato di gestione per euro 1.950 euro, al Collegio dei revisori per euro 50.600, le spese di trasferta del Presidente per euro 7.685 e gli oneri previdenziali e assistenziali agli organi per euro 47.500.

Le spese per beni e servizi ammontano a circa 1,7 milioni, con una lieve diminuzione rispetto all'esercizio precedente.

Come asseverato dal Collegio dei revisori dei conti, l'Autorità ha ottemperato alle norme di contenimento della spesa pubblica previste dalla normativa vigente in materia di acquisti di beni e servizi (art. 1, comma 590 e ss. della legge n. 160 del 2019), di gestione corrente dei servizi informatici (art. 1, comma 610 e ss. della legge n. 160 del 2019) e di gestione delle autovetture (art. 15, comma 1, del decreto-legge n. 66 del 2014).

Per quanto riguarda la spesa per beni e servizi l'Ente ha provveduto a quantificate dette spese ricomprese nel piano dei conti integrato di cui al d.m. n.132 del 2013, pari a 6,6 milioni,

¹³ I trasferimenti dello Stato, pari a 2,8 milioni, si riferiscono per 2,2 milioni ai fondi per la *project review*, ex art.202 del d.lgs. n.50 del 2016, erogati dal Mims e per 597.211 euro, ai sensi della l. n. 296 del 2006, per l'ATF della Darsena Calafati (II lotto funzionale).

¹⁴ I trasferimenti della Regione per 2,9 milioni, si riferiscono alle due rate semestrali di ammortamento del mutuo stipulato dall'ex A.P. di Piombino, per la realizzazione di opere nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.), come previsto dalla legge regionale 22 luglio 2013, n. 39.

¹⁵ I trasferimenti da Comuni e Province, per euro 180.000, si riferiscono al contributo del Comune di Orbetello per sedimenti in vasca di colmata nel porto di Piombino.

¹⁶ Le risorse sono state trasferite dalla contabilità speciale gestita dal Commissario straordinario della Regione Toscana, con ordinanza n.75 del 2020.

rientranti nel limite per il 2020 determinato in euro 7,6 milioni, come da tabella allegata al rendiconto. Le spese informatiche ammontano a 393.179 euro, a fronte del limite pari a euro 660.113. Va rilevato in proposito che l'art. 53, c. 6, lett. a) del d.l. n. 77 del 2021, ha previsto l'abrogazione dell'art. 1, cc. 610, 611, 612 e 613, della l. n.160 del 2019 e aggiunto un periodo al c. 593, della medesima legge, che consente il superamento del limite di cui al c. 591 per le spese relative all'acquisto di beni e servizi del settore informatico finanziate con il PNRR.

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

Tra le spese per interventi diversi, ammontanti a 9,3 milioni, con una diminuzione del 19 per cento rispetto al 2019, la posta maggiore è costituita dalle spese per prestazioni istituzionali, anch'esse in diminuzione, ammontanti a 6,3 milioni, rispetto ai circa 7,3 milioni dell'esercizio precedente. Tali spese sono comprensive degli interventi e dei lavori di ordinaria manutenzione eseguiti in ambito portuale per circa 2,2 milioni, dei costi relativi ai servizi di vigilanza degli accessi presso i varchi doganali pubblici dei porti di Livorno e di Piombino, per circa 2,6 milioni, delle spese per la pulizia delle banchine e degli specchi acquei, per 356.184 euro, delle spese di accoglienza passeggeri ed automezzi, per euro 268.948.

La categoria relativa ai trasferimenti passivi ammonta ad euro 741.066, più che raddoppiata rispetto ai 360.456 euro del 2019, in quanto comprende circa 606,9 mila euro riferiti all'erogazione all'impresa fornitrice del lavoro temporaneo del contributo ex art. 17, c. 15 bis, della l. n. 84 del 1994. La rimanente somma riguarda la partecipazione per 80.335 euro a progetti europei, nazionali e regionali, (quali il progetto "Porto aperto"), e per euro 53.856 a quote associative, tra cui l'importo principale è quello relativo ad Assoport.

Le spese non classificabili in altre voci, per circa 1,2 milioni, comprendono le somme versate al bilancio dello Stato, conseguenti ai tagli di spesa disposti dalle norme di contenimento della spesa pubblica, le spese per liti e risarcimenti, a seguito di soccombenza dell'AdSP che ammontano ad euro 326.575, e quelle per realizzo delle entrate, per euro 209.469, costituite dal pagamento dell'aggio spettante alle compagnie di navigazione ed agli agenti marittimi per il servizio di riscossione delle tariffe sui biglietti.

Le poste correttive e compensative per euro 10.553, si riferiscono principalmente alla restituzione di tasse di ancoraggio (euro 9.065) all' Agenzia delle dogane. La drastica riduzione rispetto al 2019 riguarda la contabilizzazione in detto esercizio di 1,3 milioni riferiti alla restituzione di canoni demaniali, in esito ad un contenzioso in cui l' AdSP era risultata soccombente.

Le uscite in conto capitale ammontano a 34,7 milioni, con una diminuzione del 26,8 per cento rispetto al 2019 e si riferiscono per circa 23,7 milioni alla realizzazione delle opere infrastrutturali e di manutenzione straordinaria, finanziate con trasferimenti dello Stato, oltreché con entrate proprie.

Nella nota integrativa è riportato l' elenco dettagliato di tali spese, con la fonte di finanziamento e l' importo impegnato nel bilancio 2020 e la differenza rispetto all' esercizio precedente.

Le opere finanziate dallo Stato, ammontano a circa 2,8 milioni e si riferiscono per 2,2 milioni ai fondi, erogati dal Mims per la *project review*, ex art. 202 del d.lgs. n. 50 del 2016 e per 597.211 euro, ai sensi della l. n. 296 del 2006, per l' ATF della Darsena Calafati (II lotto funzionale).

Le spese per interventi di manutenzione straordinaria descritti nel programma triennale delle opere pubbliche 2020 - 2022 e nel relativo elenco annuale ammontano a 1,4 milioni.

Gli interventi finanziati con entrate proprie ammontano a 5,3 milioni, tra cui circa 1,2 milioni si riferiscono alla progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva delle opere marittime e dei dragaggi relativi alla Piattaforma Europa.

Gli interventi di adeguamento dei porti, finanziati con il fondo Iva ammontano a 6,1 milioni.

L' importo di 6 milioni finanziato attraverso il mutuo contratto con la Banca europea degli investimenti (B.E.I.) di cui si è riferito nel precedente referto, riguarda i lavori di raddoppio di un capannone adibito allo stoccaggio della cellulosa nel porto di Livorno.

Tra le spese in conto capitale figura anche l' importo di circa 6,7 milioni relativo alla sottoscrizione dell' aumento di capitale deliberato dalla società Interporto Toscano A. Vespucci s.p.a., di cui si riferirà più ampiamente nel capitolo 7.6.

L' importo relativo all' indennità di anzianità erogata al personale cessato dal servizio, pari ad euro 330.197, si riferisce al TFR erogato nell' anno, ad anticipazioni concesse a termini di legge, nonché all' imposta sostitutiva e ai versamenti ai fondi previdenziali.

La categoria di spesa "rimborso di mutui," per il medesimo importo degli anni precedenti pari a euro 3.484.340, si riferisce per 500.000 euro al rimborso delle rate capitale, relativa all'

utilizzazione nel 2017 della prima quota di 10 milioni del mutuo sottoscritto con la BEI, e, per circa 3 milioni, alle quote di ammortamento del mutuo stipulato con la Cassa Depositi e Prestiti, assistito sia da garanzia che da contributo della regione Toscana, correlate al mutuo stipulato in data 21 aprile 2015 dall'A.P. di Piombino per la realizzazione di opere previste dall'Accordo di programma quadro, previsto dalla legge regionale 22 luglio 2013, n. 39, e le cui rate di ammortamento sono finanziate da contributo della medesima Regione (ammortamento semestrale pari a €1.492.170).

7.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui

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

Tabella 16 - Situazione amministrativa dell'AdSP 2020

	2019		2020	
CONSISTENZA CASSA INIZIO ESERCIZIO		150.764.212		191.595.806
RISCOSSIONI				
In c/ competenza	60.873.243		47.640.513	
In c/ residui	31.289.923	92.163.166	10.263.638	57.904.151
PAGAMENTI				
In c/ competenza	30.113.945		31.866.470	
In c/ residui	21.217.627	51.331.572	13.711.745	45.578.215
CONSISTENZA CASSA FINE ESERCIZIO		191.595.806		203.921.742
RESIDUI ATTIVI				
Degli esercizi precedenti	40.308.177		62.239.693	
Dell'esercizio	32.572.693	72.880.870	12.504.402	74.744.095
RESIDUI PASSIVI				
Degli esercizi precedenti	109.592.120		142.773.388	
Dell'esercizio	52.195.490	161.787.610	36.040.836	178.814.224
AVANZO D'AMMINISTRAZIONE		102.689.066		99.851.613
Parte vincolata:	2019	2020		
contributi a destinazione vincolata	7.411.385	7.411.385		
TFR	3.599.952	3.902.757		
Fondo rischi ed oneri, ammortamenti	11.557.705	13.284.715		
Rate residue mutuo BEI	8.750.000	8.250.000		
Totale parte vincolata	31.319.042	32.848.857		
Parte util. nel bil. prev. a cop. del disavanzo:	12.575.869	15.389.031		
Parte disponibile:	58.794.155	51.613.725		

Fonte: rendiconto

L'avanzo di amministrazione ammonta a circa 99,9 milioni rispetto ai 102,7 milioni del 2019; esso è stato determinato dalla differenza tra il volume complessivo dei residui attivi, pari a 74,7 milioni, sommato al fondo cassa di 203,9 milioni ed il volume dei residui passivi, pari a 178,8 milioni, in crescita rispetto ai 161,8 milioni del 2019.

Nella parte vincolata, pari a 32,8 milioni, sono evidenziate oltre al fondo rischi ed oneri (per 13,3 milioni ed al TFR per 3,9 milioni, le rate residue del mutuo BEI per circa 8,3 milioni.

La parte disponibile dell'avanzo di amministrazione ammonta a 51,6 milioni.

Tabella 17 - Analisi dei titoli dei residui dell'AdSP 2020

RESIDUI ATTIVI	CORRENTI	C/CAPIT.	P. DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2019	16.761.654	46.007.429	10.135.387	72.904.470
Riscossioni nell'anno	7.789.070	20.943.326	2.557.528	31.289.924
Variazioni	-811.393	-478.701	-16.275	-1.306.369
Rimasti da riscuotere	8.161.191	24.585.402	7.561.584	40.308.177
Residui dell'esercizio	9.402.399	19.688.169	3.482.124	32.572.692
Totale residui al 31/12/2019	17.563.590	44.273.571	11.043.708	72.880.869
Residui all'1/1/2020	17.563.590	44.273.571	11.043.708	72.880.869
Riscossioni nell'anno	6.526.612	1.791.894	1.945.132	10.263.638
Variazioni	-152.961	-174.266	-50.312	-377.539
Rimasti da riscuotere	10.884.017	42.307.411	9.048.264	62.239.692
Residui dell'esercizio	5.452.996	3.186.381	3.865.026	12.504.403
Totale residui al 31/12/2020	16.337.013	45.493.792	12.913.290	74.744.095
RESIDUI PASSIVI	CORRENTI	C/CAPIT.	P. DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2019	7.692.877	118.443.906	5.796.851	131.933.634
Pagamenti nell'anno	5.301.368	13.160.834	2.755.424	21.217.626
Variazioni	-216.381	-860.401	-47.106	-1.123.888
Rimasti da pagare	2.175.128	104.422.671	2.994.321	109.592.120
Residui dell'esercizio	6.899.597	42.951.004	2.344.888	52.195.489
Totale residui al 31/12/2019	9.074.725	147.373.675	5.339.209	161.787.609
Residui all'1/1/2020	9.074.725	147.373.675	5.339.209	161.787.609
Pagamenti nell'anno	5.767.857	6.254.993	1.688.895	13.711.745
Variazioni	-388.589	-4.909.529	-4.358	-5.302.476
Rimasti da pagare	2.918.279	136.209.153	3.645.956	142.773.388
Residui dell'esercizio	5.905.226	27.252.563	2.883.047	36.040.836
Totale residui al 31/12/2020	8.823.505	163.461.716	6.529.003	178.814.224

Fonte: rendiconto

Il totale dei residui attivi del 2020 risulta in crescita rispetto al 2019 e ammonta a 74,7 milioni; i residui in conto capitale rappresentano oltre il 61 per cento del totale, mentre quelli di parte corrente rappresentano circa il 22 per cento.

La gran parte dei residui attivi, provenienti dagli esercizi precedenti, raggiunge l'ammontare di 62,2 milioni; i residui dell'esercizio ammontano a 12,5 milioni, di cui il 43,6 per cento risulta di parte corrente, denotando scarsa capacità di riscossione dell'Ente.

I predetti residui, pari a circa 5,5 milioni, si riferiscono per le voci principali ai redditi e ai proventi patrimoniali (circa 3,6 milioni) e alle entrate tributarie (circa 1,5 milioni).

I residui passivi ammontano a 178,8 milioni, anch'essi in crescita rispetto ai 161,8 milioni del 2019, di cui il 91,4 per cento in conto capitale, mentre i residui di parte corrente costituiscono circa il 4,9 per cento.

La gran parte dei residui passivi si riferisce agli esercizi precedenti, per somme impegnate e non ancora liquidate relative all'esecuzione delle opere.

Nel corso della gestione 2020 si è proceduto alla cancellazione di residui attivi per euro 377.539 e di residui passivi per 5,3 milioni, per la maggior parte correlati alle economie di spesa determinate dai ribassi d'asta in sede di aggiudicazione di gara e per 1,3 milioni dalla perenzione amministrativa.

7.4 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale dell'esercizio 2020, posti a raffronto con il 2019.

Tabella 18 - Stato patrimoniale dell'AdSP - (2019-2020)

ATTIVO	2019	2020	Var. %
IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali			
Diritti di brevetto industriale	272.276	537.901	97,6
Immobil. in corso e acconti	2.393.904	524.337	-78,1
Manut. straord. e migliorie su beni di terzi	39.953.200	44.690.028	11,9
Altre	3.848.877	4.187.763	8,8
Totale	46.468.257	49.940.029	7,5
Immobilizzazioni materiali			
Terreni e fabbricati	8.067.050	8.009.310	-0,7
Impianti e macchinari	831.831	607.097	-27,0
Mobili e macchine d'ufficio	116.134	102.969	-11,3
Opere realizz. fondi propri su dem. marittimo	8.947.850	4.801.661	-46,3
Altre immobilizzaz. Materiali	134.484.402	146.567.404	9,0
Totale	152.447.267	160.088.441	5,0
Immobilizzazioni finanziarie			
Partecipazioni			
Imprese controllate	1.968.684	1.968.684	0,0
Imprese collegate	158.169	158.169	0,0
Imprese controllanti	0	0	0,0
Altre imprese	2.154.125	8.819.042	309,4
Crediti per immobil. finanziarie.	536.625	577.455	7,6
Totale	4.817.603	11.523.350	139,2
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	203.733.127	221.551.820	8,7

(Segue)

(Segue Tabella 18)

ATTIVO CIRCOLANTE			
Rimanenze	0	0	0,0
Crediti			
Crediti verso lo Stato e altri sog. Pubblici	16.184.535	17.190.096	6,2
Crediti verso imprese controllate e collegate	1.642.941	1.166.665	-29,0
Crediti verso utenti, clienti, ecc.	15.485.191	15.339.307	-0,9
Crediti verso altri	3.847.040	4.575.240	18,9
Crediti verso altri enti pubblici e privati	35.721.162	36.472.787	2,1
Totale	72.880.869	74.744.095	2,6
Attività finanz. che non cost.immobiliz.ni	0	0	0,0
Disponibilità liquide	191.595.806	203.921.742	6,4
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	264.476.675	278.665.837	5,4
RATEI E RISCONTI	11.673	34.031	191,5
TOTALE ATTIVITA'	468.221.475	500.251.688	6,8
PASSIVO			
	2019	2020	Var. %
PATRIMONIO NETTO			
Fondo di dotazione	2.583.914	2.583.914	0,0
Altre riserve	0	0	0,0
Contributi a fondo perduto	11.370.315	11.370.315	0,0
Altre riserve distintamente indicate	108.189.751	117.613.185	8,7
Avanzi (disavanzi) economici portati a nuovo	60.442.796	60.442.796	0,0
Avanzo (disavanzo) economico d'esercizio	9.423.435	5.719.412	-39,3
TOTALE PATRIMONIO NETTO	192.010.211	197.729.622	3,0
FONDI IN GESTIONE			
Fondi vincolati per lavori	82.786.386	90.540.757	9,4
Altri fondi vincolati	318.227	318.227	0,0
TOTALE FONDI IN GESTIONE	83.104.613	90.858.984	9,3
CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE			
Per contributi a destinazione vincolata	7.411.386	7.411.386	0,0
TOTALE CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	7.411.386	7.411.386	0,0
FONDO PER RISCHI ED ONERI			
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	3.599.952	3.902.757	8,4
DEBITI			
Verso le banche	8.750.000	8.250.000	-5,7
Verso imprese controllate	25.822	7.102.915	27.407,2
Verso imprese collegate	0	0	0,0
Verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	737.984	624.677	-15,4
Verso il personale	955.510	958.490	0,3
Debiti verso fornitori	151.411.040	159.871.524	5,6
Debiti tributari	473.056	459.773	-2,8
Debiti verso istit. di previd. e sicurezza sociale	652.411	585.774	-10,2
Verso altri	5.303.246	6.865.700	29,5
TOTALE DEBITI	168.309.069	184.718.853	9,7
RATEI E RISCONTI	2.228.540	2.345.371	5,2
TOTALE PASSIVITA' E NETTO	468.221.476	500.251.688	6,8
Conti d'ordine			
Acquisto di beni con finanziamenti pubblici	215.321.696	215.321.696	0,0
Garanzie personali	32.697.426	32.697.426	0,0

Fonte: rendiconto

Il valore del patrimonio netto ammonta a 197,7 milioni, con un incremento del 3 per cento rispetto al 2019, in misura pari all'avanzo economico dell'esercizio.

Si evidenzia che, nella tabella dello stato patrimoniale, l'AdSP nel 2019 aveva erroneamente inserito valori parziali non corretti, con riferimento alle immobilizzazioni finanziarie; essi riguardavano le partecipazioni in imprese controllate e in altre imprese, da allineare con i valori delle imprese stesse a fine esercizio. Tale errore, che non influiva sul totale ma necessitava comunque di una rettifica, nonostante fosse stato segnalato da questa Corte nel referto dell'esercizio 2019, è stato ripetuto in sede di redazione del bilancio 2020.

L'AdSP, interpellata in proposito, ha aggiornato correttamente le quote possedute in sede di approvazione del rendiconto 2021.

Con riferimento alle principali voci che compongono l'attivo dello stato patrimoniale, le immobilizzazioni immateriali ammontano a 49,9 milioni, con un incremento del 7,5 per cento rispetto ai 46,5 milioni del 2019. In tale voce, secondo quanto riportato in nota integrativa, è compreso il valore residuo da ammortizzare degli interventi di manutenzione straordinaria eseguiti dall'AdSP.

Le immobilizzazioni materiali, iscritte al costo di acquisto e rettificata dai corrispondenti fondi di ammortamento, ammontano a circa 160,1 milioni, con un incremento del 5 per cento rispetto ai 152,4 milioni del 2019; esse comprendono, tra gli altri, terreni e fabbricati per 8 milioni, tra cui Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di sistema ed altri fabbricati in ambito portuale, acquistati con i fondi della ex Azienda dei mezzi meccanici.

La voce "altre immobilizzazioni" è relativa alla realizzazione di infrastrutture portuali, finanziate con entrate proprie e dello Stato, che ammontano nel 2020 a circa 146,6 milioni, con un incremento del 9 per cento rispetto al 2019; esse sono elencate in modo dettagliato in nota integrativa.

Le immobilizzazioni finanziarie (pari a 11,5 milioni) che presentano un incremento del 139,2 per cento rispetto al 2019, sono costituite da partecipazioni in imprese controllate, collegate ed altre imprese e dalla rivalutazione del fondo TFR depositato presso l'Inps; il valore delle quote di partecipazione nelle predette società è iscritto in bilancio al valore di acquisto. L'incremento di circa 6,7 milioni è riferito alla sottoscrizione da parte dell'AdSP dell'aumento di capitale deliberato dalla società Interporto Toscano A. Vespucci s.p.a. nel dicembre 2020, di cui si

tratterà più ampiamento nel paragrafo seguente dedicato alle partecipazioni detenute dall'AdSP.

Per quanto riguarda l'attivo circolante, i crediti ammontano a oltre 74,7 milioni, di cui la posta più consistente è costituita dai crediti verso altri enti pubblici e privati, pari a 36,5 milioni, di cui 29,8 milioni nei confronti della Regione. Nella nota integrativa è riportato l'elenco dettagliato dei crediti di maggior valore, tra cui figura l'importo di 14,3 milioni verso utenti per canoni demaniali.

Le disponibilità liquide, costituite dai depositi bancari e postali, ammontano a 203,9 milioni, con un incremento del 6,4 per cento rispetto ai 191,6 milioni del 2019.

Nell'ambito delle principali poste del passivo, la voce "Fondi in gestione" accoglie somme vincolate per lavori per un ammontare pari a circa 90,9 milioni, con un incremento del 9,3 per cento rispetto al 2019, costituite dai finanziamenti dello Stato, vincolati a specifiche opere infrastrutturali e della regione Toscana per opere nel porto di Piombino.

Nella voce "contributi in conto capitale" sono contabilizzati 7,4 milioni, costituiti in gran parte da importi non ancora utilizzati del fondo perequativo 2016 e 2017 e per 3,7 milioni dalle operazioni di ricevimento, nelle vasche di colmata, dei sedimenti marini provenienti dal porto della Spezia.

Il fondo rischi ed oneri ammonta a 13,3 milioni, con un incremento del 14,9 per cento rispetto al 2019, di cui circa 8,1 milioni relativi al fondo svalutazione crediti e 4,2 milioni al fondo per cause legali in corso.

Il fondo TFR passa da circa 3,6 a 3,9 milioni, ed è costituito dall'accantonamento maturato dai dipendenti sulla base delle retribuzioni imponibili, in conformità della legge nonché dei vigenti contratti di lavoro. Nel fondo sono inclusi gli importi maturati e trasferiti al Fondo di tesoreria appositamente istituito presso l'Inps. Il fondo risulta incrementato a fine esercizio della quota di adeguamento risultante dal conto economico e della rivalutazione del Fondo predetto e diminuito delle somme versate ai dipendenti in quiescenza e delle anticipazioni sul TFR, delle imposte e dello smobilizzo di somme in favore dei fondi negoziali di previdenza complementare.

I debiti ammontano a 184,7 milioni, incrementati del 9,7 per cento rispetto ai 168,3 milioni del 2019 e la voce principale è costituita dai debiti verso fornitori, essenzialmente per acquisizione di beni patrimoniali, dettagliati in nota integrativa. L'AdSP ha precisato al riguardo che la

maggior parte di tali debiti si riferiscono a lavori/prestazioni per i quali non è ancora sorta alcuna obbligazione nei confronti di terzi.

La posta relativa ai conti d'ordine si riferisce a fideiussioni e agli importi delle opere effettuate in ambito portuale e finanziate prevalentemente dallo Stato o dalla Regione e/o dalla Comunità europea, per un ammontare di circa 198,7 milioni.

7.5 Il conto economico

Nella tabella che segue vengono esposti i dati del conto economico relativi all'esercizio 2020, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 19 - Conto economico dell'AdSP 2020

	2019	2020	Var. %
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
Proventi e corrisp. per la prod. prestaz. e servizi	45.365.513	35.575.454	-21,6
Variation delle rimanenze di prodotti	0	0	0
Altri ricavi e proventi	363.140	1.364.192	275,7
Contributi da parte dello Stato	3.614.441	2.628.012	-27,3
Contributi da altri Enti del settore pubblico	44.897	35.739	-20,4
Totale valore della produzione	49.387.991	39.603.397	-19,8
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, di consumo e di merci	72.228	79.180	9,6
Per servizi	9.638.095	8.671.533	-10
Per organi istituzionali	428.682	337.735	-21,2
Per il personale	12.382.054	12.907.500	4,2
Ammortamenti e svalutazioni	16.842.547	10.609.761	-37
Accantonamenti per rischi	2.573.346	289.142	-88,8
Oneri diversi di gestione	2.497.781	1.202.240	-51,9
Totale costi della produzione	44.434.733	34.097.091	-23,3
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	4.953.258	5.506.306	11,2
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni	144.360	0	-100
Altri proventi finanziari	89	120	34,8
Interessi e altri oneri finanziari	25.939	11.640	-55,1
Totale proventi ed oneri	118.510	-11.520	-109,7
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
Proventi, con separ. indic. delle plusvalenze da alienaz.	5.899.038	0	-100
Oneri, con separ. indic. delle plusvalenze da alienaz.	0	0	0
Soprav. attive e insuss. passive deriv. dalla gest. residui	263.487	1.584.123	501,2
Soprevv. pass. e insuss. attive deriv. dalla gest. residui	827.668	377.539	-54,4
Totale delle partite straordinarie	5.334.857	1.206.584	-77,4
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	10.406.625	6.701.370	-35,6
Imposte sul reddito dell'esercizio	983.190	981.958	-0,1
Avanzo/disavanzo	9.423.435	5.719.412	-39,3

Fonte: rendiconto

Il conto economico evidenzia un avanzo di 5,7 milioni, diminuito del 39,3 per cento rispetto ai 9,4 milioni del 2019, principalmente per effetto della contabilizzazione nell'esercizio precedente della plusvalenza determinata dalla cessione di parte delle quote della società Porto di Livorno 2000.

L'avanzo è stato determinato dal saldo positivo del differenziale tra valore e costi della produzione, pari a 5,5 milioni, cui si aggiunge il saldo positivo di 1,2 milioni delle partite straordinarie, a fronte del saldo negativo delle partite finanziarie, pari a 11.520 euro. Le imposte d'esercizio ammontano a 981.958 euro.

Tra le voci che compongono il valore della produzione, la posta più elevata è costituita dai ricavi per prestazioni di servizi, ammontanti nel 2020 a 35,6 milioni, con una diminuzione del 21,6 per cento rispetto ai circa 45,4 milioni dell'esercizio precedente; essi sono costituiti in gran parte dalle entrate di parte corrente, con esclusione degli importi relativi agli interessi attivi (euro 120), inseriti tra i proventi finanziari. Gli altri ricavi e proventi per circa 1,4 milioni si riferiscono a recuperi e rimborsi diversi. I contributi da parte dello Stato si riferiscono all'utilizzo del fondo perequativo e del fondo Iva per l'adeguamento dei porti, di cui all'art. 18 bis della legge n. 84 del 1994.

La diminuzione dei proventi per servizi influisce sul valore della produzione, che mostra un decremento del 19,8 per cento.

Anche i costi della produzione, pari a 34,1 milioni, scendono (-23,3 per cento) rispetto al 2019, quando ammontavano a 44,4 milioni. Cresce il costo del personale, che si incrementa del 4,2 per cento, mentre tutte le altre voci, ad eccezione delle materie prime risultano in diminuzione. Gli ammortamenti, relativi alle immobilizzazioni materiali ed immateriali, pari a 10,6 milioni, diminuiscono del 37 per cento. Tra i costi della produzione sono iscritti 1,4 milioni nel 2020, relativi alla svalutazione di crediti di parte corrente, afferenti a periodi pregressi oltre i 5 anni.

Gli accantonamenti per rischi da contenziosi, nei quali l'AdSP è risultata soccombente in primo grado e per i quali è previsto il ricorso in appello o in Cassazione, passano dai 2,6 milioni del 2019 ai 289.142 euro del 2020, con un decremento dell'88,8 per cento.

Tra gli oneri diversi di gestione sono contabilizzate le somme da versare al bilancio dello Stato, conseguenti ai tagli di spesa disposti dalle norme di contenimento della spesa pubblica.

I proventi straordinari, relativi alla gestione dei residui, passano da 5,3 milioni del 2019 a 1,2 milioni del 2020, in quanto nel 2019 erano state contabilizzate 5,2 milioni di plusvalenze relative alla cessione di partecipazioni.

Le imposte sul reddito d'esercizio ammontano a 981.957 euro e si riferiscono per euro 110.284 all'Ires e per euro 871.673 all'Irap.

7.6 Partecipazioni societarie

L'AdSP è subentrata alle ex AA.PP. di Livorno e Piombino nella partecipazione di alcune società.

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

L'ex A.P. di Livorno, invece, deteneva partecipazioni dirette in 5 società, a cui si aggiungeva la TI.BRE s.r.l. in liquidazione, nonché, in forma indiretta, nella società Crociere e Turismo s.r.l. (partecipata dalla Porto di Livorno 2000 s.r.l.), anch'essa in liquidazione.

Tutte le partecipazioni in argomento erano valorizzate nello stato patrimoniale della AdSP secondo il criterio del costo (cioè al valore nominale), ad eccezione di quella in ALP s.r.l. che era stata acquisita ad un valore simbolico¹⁷.

Nell'arco temporale 2017-2021, l'AdSP ha adottato (e regolarmente trasmesso a questa Corte ed ai Ministeri vigilanti) i provvedimenti connessi agli adempimenti obbligatori di cui agli artt. 20 e 24 del d. lgs. n. 175 del 2016, provvedimenti che sono stati pubblicati sul sito istituzionale dell'Autorità.

In dettaglio, la revisione straordinaria delle partecipazioni ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. n.175 del 2016 è stata adottata con decisione presidenziale n. 124 del 27 settembre 2017¹⁸.

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

¹⁸ In tale documento, si dava conto della procedura di cessione (all'epoca in corso) della società Porto di Livorno 2000 s.r.l., e di quella di liquidazione, ormai in fase conclusiva, della società Crociere e Turismo s.r.l., indirettamente controllata (al 17,75 per cento) tramite la società Porto di Livorno 2000. Veniva prevista inoltre la graduale riduzione (entro un biennio) della quota

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

<ul style="list-style-type: none"> • Revisione periodica delle partecipazioni al 31 dicembre 2017 • Revisione periodica delle partecipazioni al 31 dicembre 2018 • Relazione sull’attuazione del piano di razionalizzazione periodica delle partecipazioni al 31 dicembre 2017 • Revisione periodica delle società partecipate al 31 dicembre 2019 • Revisione periodica delle società partecipate al 31 dicembre 2020 • Relazione sull’attuazione del piano di razionalizzazione periodica delle partecipazioni al 31 dicembre 2019 	<ul style="list-style-type: none"> • Provvedimento presidenziale n. 317/18 del 20.12.2018 • Provvedimento presidenziale n. 163/19 del 27.12.2019 • Provvedimento presidenziale n. 159/20 del dicembre 2020 • Provvedimento presidenziale n. 194/21 del dicembre 2021 • Provvedimento presidenziale n. 195/21 del dicembre 2021
--	---

In esito a tali provvedimenti, la situazione delle partecipazioni detenute dall’AdSP risulta, nel triennio 2018-2020, essersi evoluta come segue:

Tabella 20 - Società partecipate dell’AdSP - (2019-2020)

SOCIETA’	2019		2020	
	Valore partecipazione	% sul cap. sociale	Valore partecipazione	% sul cap. sociale
Port Security Piombino s.r.l.	100.000	100	100.000	100
Interporto Toscano “A. Vespucci” s.p.a.	2.154.125	10	8.819.042	30
Porto di Livorno 2000 s.r.l.	1.146.884	17	1.146.884	17
Porto Immobiliare s.r.l.	721.800	72	721.800	72
Provincia di Livorno Sviluppo s.r.l.	158.169	30	158.169	30
ALP	0	6	0	3
Totale	4.280.978		10.945.895	

Fonte: nota integrativa

detenuta nella ALP s.r.l. (Agenzia per il lavoro in porto). Era stabilito, infine, il mantenimento della partecipazione dell’ex A.P. nella società Port Security Piombino srl, che, come detto, svolgeva attività connesse alla sicurezza nell’ambito della circoscrizione portuale di Piombino. Per tutte le predette società, l’AdSP ha ritenuto sussistessero i requisiti per il mantenimento ed è stata approvata, come previsto dall’art. 11 del citato decreto legislativo n. 175 del 2016, la nomina di un amministratore unico, in luogo del c.d.a. di tre membri. Analoga misura non è stata adottata, invece, per la società “Porto di Livorno 2000”, per la quale, nel luglio 2018, è stata portata a termine la procedura concorsuale di parziale cessione delle quote, con l’aggiudicazione definitiva ad un R.T.I., per un importo di euro 10.741.170. Alla sottoscrizione dell’atto di cessione delle quote (avvenuto il 2 maggio 2019) è stata corrisposta all’AdSP la somma di euro 8.980.269, relativa al 55,18 per cento del capitale sociale della predetta società; in esito a ciò, la partecipazione della AdSP nella Porto di Livorno 2000 si è ridotta al 17 per cento.

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

Una questione specifica riguarda la società ALP s.r.l., in relazione alla quale l'Autorità ha ritenuto di non dismettere la partecipazione, ancorché ridottasi per perdite al 3,15 per cento del capitale sociale, sia per la scarsa utilità ed efficacia di una eventuale procedura di alienazione, sia per la fase delicata attraversata dalla società stessa. In relazione a ciò, l'Autorità ha valutato infatti che il mantenimento della partecipazione consente di evitare l'esperimento di procedure di vendita di scarsa appetibilità che si renderebbero necessarie per dismettere la quota residua in possesso dell'AdSP.

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

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

A seguito dell'ingresso di nuovi soci avvenuto nel 2020 e nel 2021, la quota dell'AdSP si è ridotta al 2,8 per cento; peraltro, l'Autorità ritiene opportuno il mantenimento di una partecipazione, seppur minima, al capitale sociale di ALP srl, al fine di continuare ad esercitare, nell'ambito di una compagine sociale assai eterogenea, una funzione di garanzia.

Problematiche più complesse, invece, hanno riguardato la società Interporto Toscano A. Vespucci s.p.a., per la quale, nonostante i negativi risultati prodotti per quattro degli ultimi cinque esercizi, l'AdSP riteneva che, trattandosi di una società costituita per la gestione di un servizio di interesse generale, non ricadesse nella fattispecie di cui all'art. 20, comma 2, lett. e) TUSP e, pertanto, dovesse essere conservata la quota di proprietà.

In effetti, la gestione della società era stata caratterizzata da rilevanti criticità finanziarie, al punto che già negli anni 2013 -2014 era stato necessario varare un piano di ricapitalizzazione (successivamente aggiornato), nell'ambito del quale la cessione di beni immobili non strategici (prevista fino al 2022) e lo sviluppo di nuovi servizi logistici avrebbero dovuto consentire il sostanziale azzeramento dell'indebitamento bancario.

In esecuzione del piano predetto sono stati stipulati tra il 2016 e il 2017 una convenzione di ristrutturazione del debito con il sistema bancario, nonché protocolli di intesa con la regione Toscana, per la proroga delle garanzie fideiussorie, e con l'ex Autorità portuale di Livorno, per la sottoscrizione di un aumento di capitale¹⁹.

In merito a tale operazione, peraltro, il Collegio dei revisori dell'AdSP, con verbale n. 12 del 29 ottobre 2018, si era espresso negativamente, ritenendo che non si fossero verificate tutte le condizioni contrattualmente previste e quelle utili ad evitare possibili effetti negativi sul bilancio, così come richiesto dal Ministero vigilante nel parere a sua volta espresso in merito nello stesso ottobre 2018.

Con nota del 6 giugno 2019, a seguito di apposita istruttoria di questa Corte, l'AdSP aveva dichiarato di non aver ancora deliberato la sottoscrizione dell'aumento di capitale della predetta società, essendosi reso necessario un aggiornamento del piano industriale e delle modalità operative con cui realizzare gli obiettivi prefissati nel protocollo d'intesa del 2016.

Successivamente, tuttavia, con provvedimento presidenziale n. 152 del 17 dicembre 2020, redatto secondo il combinato disposto degli art. 5, 7 e 8 del d.lgs. n. 175 del 2016, l'AdSP stessa ha ritenuto fossero venute a maturazione tutte le condizioni poste nel protocollo di intesa del 2016 e, pertanto, di poter esercitare il diritto di opzione sulle azioni spettanti, nonché la prelazione sulle azioni eventualmente inoplate, per un importo complessivo di euro

¹⁹ Così come previsto nel citato Protocollo di intesa con l'AdSP, nonché nel piano di consolidamento e sviluppo approvato dal c.d.a, l'Assemblea straordinaria della Società ha deliberato in data 20 novembre 2017 un aumento di capitale di 10.000.215 euro, portando lo stesso da 22.458.263 euro a 32.458.478 euro, da offrire in opzione agli azionisti in proporzione alle azioni già possedute al valore nominale senza sovrapprezzo.

6.664.916,30. La partecipazione, pertanto, si è incrementata al 30 per cento del capitale sociale, per un valore di euro 8.819.042.

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

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

E' significativo rilevare, in proposito che, nella citata delibera presidenziale, l'Autorità ha evidenziato che *“non vi sono canali o soggetti alternativi su cui veicolare risorse per l'attività di valorizzazione del sistema logistico svolta in collegamento alle finalità istituzionali dell'AdSP, principalmente per una questione di ubicazione geografica e di connessione territoriale dell'area in cui è svolta l'attività sociale rispetto al Porto di Livorno e alle altre infrastrutture regionali di rilevanza logistica ed intermodale”*.

Per quanto riguarda la convenienza economica dell'operazione, l'Ente ha dichiarato che la società sta portando avanti la realizzazione di un piano di risanamento, attestato ai sensi dell'articolo 67, comma 3, lett. d), della legge fallimentare, rendendo possibile così l'incremento graduale della redditività della gestione e, quindi, anche del valore della partecipazione detenuta. In particolare, l'Autorità ha rappresentato che, secondo il piano predisposto con il supporto di una società di revisione i *business plan* dei singoli progetti finanziati con l'aumento di capitale, redatti tenendo conto del mercato di riferimento, evidenziano una idoneità della società alla generazione di redditività negli esercizi futuri. Inoltre, sempre secondo l'AdSP, l'utilità ritraibile dall'investimento deve essere apprezzata anche in termini indiretti, considerando l'incremento generale delle entrate, determinato all'incremento dei traffici che lo sviluppo del retroporto consentirà di realizzare.

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

Questa Corte, anche in considerazione della rilevanza e della delicatezza dell'operazione descritta, si riserva nei successivi referti, di monitorarne attentamente l'evoluzione e gli esiti.

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

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

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

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

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

Le spese per il personale ammontano nel 2020 a 12,3 milioni, con un incremento del 3,9 per cento rispetto al 2019; esse rappresentano circa il 20 per cento della spesa totale e il 45 per cento della spesa corrente.

Il regolamento unico per l'amministrazione delle aree demaniali e patrimoniali marittime, per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, nonché per la fornitura di lavoro temporaneo, è stato adottato il 4 gennaio 2021.

Nel 2020 si evidenzia un significativo decremento dei canoni accertati, che ammontano a euro 9.030.997, di cui 5,9 milioni circa nel porto di Livorno e 3,1 milioni nel porto di Piombino.

L'AdSP ha comunicato di aver ridotto, ai sensi dell'art. 199, c.1, lettera a) del d.l. n. 34 del 2020, l'importo dei canoni concessori per un importo complessivo di euro 1.276.863, alle imprese concessionarie ex art. 18 operanti nei porti di Livorno e Piombino, nonché alla società Porto di Livorno 2000, sulla base di una documentata attestazione della diminuzione di fatturato pari o superiore al 20 per cento, subita nei periodi indicati dalla disposizione di legge, rispetto ai medesimi periodi dell'anno 2019.

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

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

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

Con riferimento agli apporti finanziari per la sostenibilità ambientale dei porti previsti dal PNRR (c.d. programma *Green Ports*), pari a 270 milioni di euro a carico dei fondi europei, l'AdSP ha comunicato, in data 11 febbraio 2022, di aver presentato, nell'ottobre 2021, al Ministero della transizione ecologica, 18 progetti, per un importo complessivo richiesto di euro 40,587 milioni, tutti ancora in attesa di valutazione da parte del Mite.

Inoltre, nell'ambito del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del PNRR, il decreto Mims del 13 agosto 2021, n. 330 ha ripartito tra tutte le AdSP l'importo complessivo di 2,8 miliardi utilizzabili dal 2021 al 2026, assegnando all'AdSP del Mar Tirreno settentrionale 77,5 milioni per le opere di elettrificazione delle banchine in tutti i porti (*cold ironing*). L'AdSP ha comunicato che in data 9 novembre 2021 è stato firmato l'Accordo procedimentale tra Mims e AdSP. In data 31 dicembre 2021 sono state incassate le quote di competenza del 2021 relative ai 4 interventi finanziati, per un importo complessivo di 9.176.620 euro. L'Autorità ha dichiarato di aver sviluppato, coinvolgendo gli *stakeholders* locali, una progettazione di prefattibilità tecnico-economica, relativamente agli interventi citati e che l'iter procedurale e progettuale rispetta il cronoprogramma, che prevede per l'anno 2022 la fase della progettazione, nel 2023 la pubblicazione della gara e l'avvio dei lavori e nel 2025 la fine dei lavori e il relativo collaudo. La pandemia da *Covid-19* ha prodotto ripercussioni negative sia per il traffico merci, che, in maggior misura, per il traffico passeggeri, soprattutto crocieristico.

Il totale delle merci movimentate ha mostrato una diminuzione del 16,3 per cento ed è passato da circa 45 milioni a circa 37,7 milioni di tonnellate.

Il porto di Livorno ha registrato un decremento complessivo del traffico merci del 13,4 per cento rispetto al 2019, il porto di Piombino quasi del 32 per cento, ed i porti Elbani del 22,8 per cento.

Il traffico dei *container* movimentati nell'ambito del porto di Livorno, già modesto, si è ridotto nel 2020 del 9,3 per cento e si è attestato a 716.233 Teu.

Il traffico dei passeggeri di linea complessivamente ha registrato un decremento del 33,5 per cento ed è ammontato a 5.921.630 unità, rispetto alle 8.898.302 del 2019. Il decremento maggiore (- 42 per cento) è stato registrato nel porto di Livorno, seguito da Piombino e dai porti Elbani, per i quali la diminuzione si aggira rispettivamente al 30 e al 29 per cento.

Il traffico crocieristico ha registrato un sostanziale azzeramento, passando da 888.346 unità del 2019 a 19.430 unità, con una diminuzione di circa il 98 per cento.

Anche l'ammontare dei canoni riscossi si è ridotto in valori assoluti, passando da 7,1 a circa 5,8 milioni. Con riferimento alla gestione dei residui per canoni, nel 2020 sono stati riscossi 3,2 milioni dei 9,8 iniziali e restano da riscuotere circa 6,5 milioni, che si aggiungono ai circa 3,3 milioni residui del 2020, per un totale di 9,8 milioni totali.

L'incompleta riscossione in conto residui è stata attribuita dall'Ente alle rateizzazioni e ai numerosi contenziosi pendenti in materia, oltreché ai provvedimenti adottati a livello governativo per contrastare gli effetti economici e sociali della pandemia.

Questa Corte ribadisce tuttavia l'invito, già formulato nei precedenti referti, affinché l'AdSP ponga in essere senza indugio tutte le azioni opportune, finalizzate all'aumento della percentuale di riscossione dei canoni nelle aree demaniali dei porti compresi nella propria circoscrizione.

La gestione di competenza del 2020, a fronte dell'avanzo di 11,1 milioni dell'esercizio precedente, mostra un disavanzo di circa 7,8 milioni, determinato dall'incremento del saldo negativo delle poste in conto capitale, non interamente coperto dal saldo positivo di parte corrente, anch'esso diminuito del 48 per cento rispetto al 2019.

Il risultato di amministrazione, pari a circa 99,9 milioni, diminuisce del 3 per cento rispetto all'esercizio precedente, il risultato economico decresce del 39 per cento, passando da 9,4 a 5,7

milioni. Il patrimonio netto cresce del 3 per cento, in misura pari all'avanzo economico e passa da 192 a 197,7 milioni.

L'AdSP è subentrata alle ex AA.PP. nella partecipazione delle società da queste detenute.

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

L'ex A.P. di Livorno, invece, deteneva partecipazioni dirette in 5 società, a cui si aggiungeva la TI.BRE s.r.l in liquidazione, nonché, in forma indiretta, nella società Crociere e Turismo s.r.l (partecipata dalla Porto di Livorno 2000 s.r.l), anch'essa in liquidazione.

Si evidenzia che gli adempimenti obbligatori di cui agli artt. 20 e 24 del d. lgs. n. 175 del 2016 sono stati posti in essere dalla AdSP, con propri provvedimenti tutti comunicati regolarmente a questa Corte e pubblicati sul sito istituzionale dell'Autorità.

Con provvedimento presidenziale n.152 del 17 dicembre 2020, redatto secondo il combinato disposto degli art. 5, 7 e 8 del d.lgs. n.175 del 2016, è stata portata a conclusione l'operazione di sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale della società partecipata Interporto Toscano A. Vespucci s.p.a, iniziata nel 2016, per un importo complessivo di euro 6.664.916,30. La partecipazione, pertanto è incrementata dal 10 al 30 per cento del capitale sociale, per un valore di 8.819.042 euro.

L'iniziativa è stata considerata strategica dall'AdSP, ai sensi degli art. 5, 7 e 8 del d.lgs. n. 175 del 2016. L'AdSP è stata autorizzata a esercitare il diritto di opzione sulle azioni spettanti, nonché il diritto di prelazione sulle azioni eventualmente inoptate, per un importo complessivo di euro 6.664.916,30, essendo venute a maturazione tutte le condizioni poste nel protocollo di intesa del 2016. La partecipazione è destinata pertanto ad incrementarsi nel corso del 2021.

Questa Corte, anche in considerazione della rilevanza e della delicatezza dell'operazione descritta, si riserva nei successivi referti, di monitorarne attentamente l'evoluzione e gli esiti.

CORTE DEI CONTI- SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

