



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2017 e 2018

Determinazione del 16 dicembre 2019, n.142



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2017 e 2018

Relatore: Consigliere Marco Villani

Hanno collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:
dott. Renato De Maio e
dott. Alessandro Ortolani



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 16 dicembre 2019;

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

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

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

visto l'art.6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con il quale è stata istituita l'Autorità portuale di Ancona;

visto l'art. 6, comma 4, della citata legge n. 84 del 1994 (comma 9 nel testo attuale), come sostituito con l'art. 8-bis, comma 1, lettera c) del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali al controllo della Corte dei conti;

vista la determinazione n.21 del 20 marzo 1998, con la quale questa Sezione ha deliberato che, a seguito dell'entrata in vigore del citato art. 8 bis del decreto-legge n. 457 del 1997, il controllo di competenza è da esercitare ai sensi degli artt. 2, 7 e 8 della citata legge n. 259 del 1958;

visto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n.169, con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mare Adriatico Centrale, comprensiva dei porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona, che ha sostituito la predetta Autorità portuale di Ancona; provvedimento la cui efficacia, ai fini del controllo di questa Sezione, decorre dal conto consuntivo dell'anno 2017;

visti i conti consuntivi dell'Autorità di Sistema Portuale suddetta, relativi agli esercizi finanziari 2017 - 2018, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;



CORTE DEI CONTI

udito il relatore Consigliere Marco Villani e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mar Adriatico Centrale per gli esercizi 2017- 2018;

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

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i rendiconti generali per gli esercizi 2017 e 2018 - corredati dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per i predetti esercizi.

ESTENSORE

Marco Villani

PRESIDENTE

Enrica Laterza

Depositata in segreteria il 18 dicembre 2019

SOMMARIO

PREMESSA	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO	2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO	7
3. PERSONALE	11
4. LIMITI DI SPESA	18
5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	22
5.1 Piano regolatore di sistema portuale (PRSP)	22
5.2 Piano operativo triennale (POT)	23
5.3 Programma triennale delle Opere (PTO)	24
6. LE ATTIVITÀ	25
6.1 Gestione del demanio portuale.....	26
6.2 Servizi di interesse generale.....	32
6.3 Operazioni e servizi portuali.....	36
6.4 Attività negoziale dell'AdSP.....	37
6.5 Traffico portuale.....	40
6.6 Contenzioso	41
6.7 Andamento della partecipazione posseduta	43
7. GESTIONE FINANZIARIA ED ECONOMICO PATRIMONIALE	44
7.1 Sintesi dei dati della gestione.....	44
7.2 La gestione finanziaria	45
7.3 Situazione amministrativa.....	48
7.4 La gestione dei residui	50
7.5 Lo stato patrimoniale	53
7.6 Il conto economico	56
8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	60

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Uscite per gli organi.....	9
Tabella 2 - Pianta organica.....	13
Tabella 3 - Premi erogati al personale	13
Tabella 4 - Spesa del personale	14
Tabella 5 - Spesa unitaria	15
Tabella 6 - Rispetto limiti di spesa	18
Tabella 7 - Piano triennale delle opere	24
Tabella 8 - Canoni demaniali porto di Ancona.....	29
Tabella 9 - Canoni demaniali porto di Ortona.....	29
Tabella 10 - Canoni demaniali porto di San Benedetto del Tronto.....	29
Tabella 11 - Canoni demaniali porto di Pesaro.....	30
Tabella 12 - Canoni demaniali porto di Pescara	30
Tabella 13 - Incidenza canoni accertati su entrate correnti e riscossi su accertati.....	30
Tabella 14 - Riconciliazione ricavi da canoni fra contabilità finanziaria ed economica	31
Tabella 15 - Numero autorizzazioni per operazioni e servizi portuali autorizzabili.....	37
Tabella 16 - Manutenzione ordinaria	38
Tabella 17 - Manutenzione straordinaria	38
Tabella 18 - Opera infrastrutturale in corso di realizzazione	39
Tabella 19 - Movimentazione merci.	40
Tabella 20 - Suddivisione contenziosi per tipologia	42
Tabella 21 - Sintesi dei dati contabili	44
Tabella 22 - Entrate	45
Tabella 23 - Spese	47
Tabella 24 - Situazione amministrativa	48
Tabella 25 - Ripartizione dell'avanzo di amministrazione	49
Tabella 26 - Residui attivi	50
Tabella 27 - Analisi delle variazioni e degli scostamenti	51
Tabella 28 - Residui passivi	52
Tabella 29 - Analisi delle variazioni e degli scostamenti	53
Tabella 30 - Stato patrimoniale - Attività	54
Tabella 31 - Stato patrimoniale - Passività.....	55
Tabella 32 - Conto economico	57

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP.

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'articolo 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa agli anni 2017 e 2018 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico centrale, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino alla data corrente.

Il precedente referto, relativo agli esercizi 2015 e 2016 della ex Autorità Portuale di Ancona è stato approvato con la determinazione n. 77 del 10 luglio 2018 ed è pubblicato in Atti parlamentari XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 56.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

L'attuale AdSP del Mar Adriatico Centrale (MAC) eredita, in gran parte, le funzioni della soppressa Autorità Portuale di Ancona che era stata istituita dall'art.6, comma primo della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante disposizioni di riordino della legislazione in materia portuale.

Il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente ha operato negli esercizi esaminati è costituito dalla legge n. 84 del 1994, nel testo vigente dopo la pubblicazione del decreto legislativo del 4 agosto 2016, n.169 recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124" in forza del quale l'Autorità portuale di Ancona è confluita nella nuova Autorità di Sistema portuale del "Mar Adriatico centrale", con sede in Ancona, nella quale sono ricompresi i porti di Ancona e Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona. Tale quadro è stato illustrato nelle precedenti relazioni; si riassumono di seguito, le disposizioni più rilevanti nel frattempo intervenute dopo l'adozione del citato decreto-legislativo, n. 169 del 2016.

Il d.lgs. 13 dicembre 2017 n. 232 ha introdotto alcune disposizioni integrative e correttive al d.lgs. n. 169 del 2016, ai sensi dell'art. 8, c. 6 della l. n.124 del 2015, al fine di determinare ulteriori semplificazioni nella classificazione dei porti, nella governance, nell'erogazione dei servizi di interesse generale, nella definizione del piano regolatore di sistema portuale e in materia di somministrazione di lavoro portuale ed ha previsto l'istituzione della RAM Spa (Rete Autostrade Mediterranee) per le attività di studio, analisi dei traffici e pianificazione strategica delle opere. Il modello a cui si è ispirato il legislatore è stato il *landlord port* europeo, in cui l'Autorità è proprietaria delle aree portuali e di tutte le infrastrutture che vi insistono, mentre i privati sono chiamati a prestare, prevalentemente, i servizi strumentali alle esigenze della portualità.

Ulteriori disposizioni normative di interesse per il sistema dei periodi in esame sono le seguenti.

In tema di pianificazione strategica della portualità e della logistica, il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine "di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla

razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti”, ha approvato, il 2 settembre 2015, il Piano strategico della portualità e della logistica. A tal riguardo, giova anche evidenziare che il d.lgs. n. 50 del 18 aprile 2016 e s.m.i., cd. Codice dei contratti pubblici, ha disposto il superamento del modello di programmazione e scelta delle infrastrutture con l'introduzione di una più rigorosa valutazione, *ex ante*, in itinere ed *ex post*, degli investimenti relativi alle opere pubbliche.

Nell'ottica della razionalizzazione, trasparenza, efficienza ed efficacia della spesa destinata alla realizzazione di opere pubbliche, gli interventi in ambito portuale, anche ai sensi del d.lgs. n. 169 del 2016, devono ora essere inseriti organicamente nella nuova pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture a livello nazionale - che assume a riferimento il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) ¹, di cui al d.p.r. 14 marzo 2018 - ed essere contemplati nel Documento pluriennale di pianificazione (DPP). Quest'ultimo, adottato dal CIPE, costituisce lo strumento unitario di programmazione triennale delle risorse per gli investimenti pubblici e di raccolta aggregata degli interventi e delle opere da realizzare, nonché dei progetti di fattibilità meritevoli di finanziamento². Il DPP è raccordo fra la programmazione ordinaria e la programmazione delle risorse aggiuntive. Ai fini dell'inserimento nel DPP, i vari Enti portuali devono inviare al MIT le proposte di intervento infrastrutturale ritenute di preminente interesse nazionale, corredate dal progetto di fattibilità e valutate *ex ante* secondo le modalità ed i criteri definiti nelle linee guida adottate dal MIT nel giugno 2017, ai sensi del d.lgs. n. 228 del 2011.

L'Ente ha comunicato che tale attività è stata eseguita in maniera parziale, pertanto si raccomanda una prossima adozione di detto strumento.

Il MIT, su proposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha adottato nel marzo 2017 le nuove linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti

¹ Il PGTL definisce obiettivi e strategie nazionali delineando una visione di medio-lungo periodo (2030) del sistema della mobilità e della logistica sulla base del quale saranno individuati i fabbisogni di infrastrutture attraverso strumenti quantitativi di valutazione della domanda di mobilità e del livello di effettivo utilizzo delle infrastrutture. Nelle more dell'aggiornamento del PGTL gli obiettivi della politica nazionale sono desunti dal documento tecnico del MIT allegato al Documento di programmazione economica e finanziaria. In particolare, per il 2017 si rinvia al testo “Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”.

² Da precisare, a tale proposito, che il d.lgs. n. 169 del 2016 all'articolo 6 identifica, in luogo del Piano regolatore portuale (PRP), previsto dall'art. 5, comma 1, L. n. 84 del 1994, il Piano regolatore di sistema Portuale (PRdSP) quale nuovo strumento di pianificazione strategica e territoriale a medio lungo termine delle AdSP.

stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali, con l'obiettivo di rilanciare la competitività dei porti nazionali attraverso una rinnovata capacità istituzionale e gestionale.

Da parte sua, anche la Corte dei conti europea ha sottolineato la necessità di effettuare gli investimenti solo a seguito di valutazioni tecniche adeguate e coerenti con la pianificazione e programmazione del sistema portuale nazionale ed europeo, in stretta connessione con le reali esigenze del mercato al fine di evitare sprechi di risorse pubbliche³.

L'art. 5 c. 4 del Testo unico sulle società a partecipazione pubblica, d.lgs. n. 175 del 2016, modificato dal d.lgs. 16 giugno 2017, n. 100, ha disposto che gli atti deliberativi di costituzione da parte di pubbliche amministrazioni di una società a partecipazione pubblica o di acquisto di partecipazioni, anche indirette, in società già costituite, devono essere analiticamente motivati, con riferimento, in particolare, alla necessità strumentale della società per il perseguimento delle finalità istituzionali, evidenziando, altresì, le ragioni e le finalità che giustificano tale scelta, anche sul piano della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria. Tali documenti devono essere inviati, a fini conoscitivi, alla Corte dei conti corredati dal parere espresso dal Collegio dei revisori dei conti⁴.

Gli enti, ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. n.175 del 2016, erano tenuti, inoltre, ad effettuare entro il 30 settembre 2017, con provvedimento motivato, una ricognizione straordinaria di tutte le partecipazioni possedute con le conseguenti determinazioni e a trasmetterla, oltretutto alla Banca dati delle amministrazioni pubbliche del MEF - Bdap, anche alla Corte dei conti. Ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. n. 175 del 2016 l'AdSP, infine, entro il 31 dicembre di ogni anno a partire dal 2018, deve compiere un'analisi dell'assetto complessivo delle società partecipate, predisponendo, ove occorre, il Piano di razionalizzazione, corredato dell'apposita relazione tecnica da inviare alla Corte dei conti.

Di rilievo strategico appare l'approvazione del decreto MIT del 13 luglio 2017 con il quale si autorizzano gli Enti portuali all'organizzazione amministrativa e alla gestione di Zone economiche speciali (ZES) con l'intento di favorire lo sviluppo delle imprese collegate alla logistica marittima. Tali zone, sulla scorta delle esperienze straniere, possono rivelarsi

³ Corte dei conti europea, nella Relazione speciale del 23 settembre 2016 resa ai sensi dell'art. 287, paragrafo 4, secondo comma, del TFUE, ha rilevato che: "il trasporto marittimo dell'UE è in cattive acque e che molti investimenti risultano inefficaci e insostenibili".

⁴ Per quel che riguarda la Sezione della corte competente a ricevere tali comunicazioni, si precisa che, ai sensi dell'art. 5, comma 4 del D.lgs. n. 175/2016, "(...) per gli atti degli enti assoggettati a controllo della Corte dei conti ai sensi della legge 21 marzo 1958, n. 259, è competente la Sezione del controllo sugli enti medesimi".

strumento idoneo a sostenere lo sviluppo economico, la produzione, gli investimenti, l'importazione e l'esportazione e a contrastare i periodi di recessione economica. Con riferimento alla AdSP MAC, l'iter istitutivo della ZES, limitatamente alle aree portuali di Pescara ed Ortona, è in corso essendo stato avviato dalla Regione Abruzzo dal febbraio 2018. Con delibera del 7 agosto 2018, infatti, la Giunta Regionale ha approvato il documento programmatico propedeutico alla redazione del Piano strategico di cui all'art 6 del d.p.c.m. n. 2 del 25 gennaio 2018.

All'esito dell'attività preparatoria, il Piano strategico è stato approvato dalla Giunta regionale abruzzese nella seduta del 7 febbraio 2019 con delibera n. 122, indi rimesso al competente Dipartimento delle Politiche di Coesione per l'approvazione.

Recentemente la Commissione europea ha ribadito le perplessità da tempo espresse, riguardo al regime fiscale da applicare alle attività svolte dagli enti portuali⁵.

Lo Stato italiano ha sempre ritenuto esenti tali attività e ciò anche in linea con quanto stabilito dall'art. 13 della Direttiva 2006/112/CE, che considera esenti le operazioni che gli enti di diritto pubblico esercitano come pubbliche autorità, anche quando per tali attività percepiscono canoni o contributi e che, diversamente, sono soggette ad imposta negli altri casi ovvero quando le attività siano svolte dagli Enti portuali come soggetti privati. Gli enti portuali, in definitiva, in quanto pubbliche autorità preposte alla regolazione e tutela di interessi pubblici, non sono soggetti a imposta sul reddito come previsto dalla normativa nazionale (art.74 del TUIR) ma alla sola IRAP.

La Commissione europea, nonostante questa consolidata posizione, con nota del 3 aprile 2018, è tornata ad affrontare il tema della tassazione dell'attività dei porti italiani, affermando l'incompatibilità del regime in esenzione fiscale con la disciplina dell'Unione Europea in

⁵ Da ultimo si veda la nota Commissione europea, Direzione generale *Competition* del 3 aprile 2018 concernente: Aiuti di Stato SA.38399 (2018/E) – Sistema di tassazione nei porti italiani. Al riguardo il MIT, Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, in sede istruttoria ha comunicato che nel 2013 la Commissione europea DG Concorrenza ha avviato un'indagine mediante questionario per l'acquisizione di alcune informazioni sul funzionamento dei porti italiani e sulla tassazione ad essi applicabile. In particolare l'attenzione si è soffermata su proprietà, gestione pubblica o privata delle infrastrutture, autonomia finanziaria del gestore del porto, tipologia di traffico; se forniscono servizi portuali o questi sono forniti da privati; quali siano le fonti delle entrate degli enti di gestione dei porti e la quota tipica rappresentata dai diritti d'uso dell'infrastruttura portuale rispetto alle entrate dei porti; le modalità di rilascio delle concessioni demaniali e sulle modalità di calcolo dei canoni concessori; i tipi di diritti, imposte, tasse applicate dagli enti di gestione dei porti e le modalità in cui tali diritti, imposte, tasse sono fissati, modificati, aggiornati o se siano previste deroghe al pagamento di tali diritti, tasse; le modalità di finanziamento pubblico degli investimenti nelle infrastrutture e le relative fonti di finanziamento; la descrizione completa del regime di tassazione del reddito delle società e se gli enti di gestione dei porti e i fornitori di servizi portuali siano assoggettati al regime generale di tassazione del reddito delle società o se esista un regime di tassazione delle società specifico per i porti.

materia di aiuti di Stato e, in particolare, con l'art. 107 TFUE. La Commissione ritiene, infatti, che tutte le attività svolte dagli enti portuali siano attività di natura economica e, pertanto, siano soggette a tassazione ordinaria ed ha espresso la volontà acquisire ulteriori informazioni. Appare di tutta evidenza che il consolidarsi della posizione della Commissione europea inciderebbe negativamente sulle spese degli enti portuali e i loro bilanci. Sul tema non risultano novità in ordine all'indagine della Commissione europea; espressamente sollecitato al riguardo il MIT, in data 28 novembre 2018 ed in successive interlocuzioni, ha ribadito che è tuttora in corso un confronto con Bruxelles in sede politica.

Si segnala, inoltre, in tema di armonizzazione contabile, al fine di consentire il monitoraggio dei conti pubblici e verificarne la rispondenza con il sistema europeo dei conti l'emanazione del decreto del MEF-RGS del 29 maggio 2018, con cui è stata avviata a regime anche per le AdSP la rilevazione SIOPE secondo le modalità previste dall'art. 14, della l. n. 196 del 2009⁶. L'entrata in vigore della nuova codifica gestionale è stata prevista dal 1° gennaio 2019⁷.

Si rammenta, in chiusura del quadro ordinamentale, che le AdSP sono inserite nel conto consolidato del Bilancio dello Stato ai sensi dell'art.1 c. 3 della l.n.196 del 2009 alla voce "Amministrazioni locali" e che sono tenute, nell'ambito degli obblighi di trasparenza previsti dal d.lgs. n. 33 del 2013, a provvedere alla pubblicazione, nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale, del referto al Parlamento della Corte dei conti degli esercizi precedenti; nel sito istituzionale dell'Ente, risulta pubblicato il referto al Parlamento relativo alle annualità 2015- 2016.

⁶ Ai sensi dell'art. 14, c.6 della legge n. 196 del 2009, le amministrazioni pubbliche, con l'esclusione degli enti di previdenza, trasmettono quotidianamente alla banca dati SIOPE, tramite i propri tesorieri o cassieri, i dati concernenti tutti gli incassi e i pagamenti effettuati, codificati con criteri uniformi su tutto il territorio nazionale, e le banche incaricate dei servizi di tesoreria e di cassa e gli uffici postali che svolgono analoghi servizi non possono accettare disposizioni di pagamento prive della codificazione uniforme.

⁷ In particolare, ai sensi dell'art. 5 del citato decreto, le AdSP dovranno allegare al rendiconto, a decorrere dall'esercizio 2019, i prospetti delle entrate e delle uscite dei dati SIOPE del mese di dicembre contenenti i valori cumulati dell'anno di riferimento e la relativa situazione delle disponibilità liquide.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

Sono organi delle Autorità di sistema portuali, ai sensi dell'art. 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica dei componenti dei menzionati organi è stabilita in quattro anni. Il Segretariato generale (composto, come recita l'art. 10 della legge medesima, dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa) non è organo, ma è vertice dell'amministrazione.

Il Presidente della AdSP del Mar Adriatico Centrale è stato nominato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del 1° gennaio 2016. Il compenso del Presidente è composto da una parte fissa e una variabile secondo quanto previsto dal decreto ministeriale 16 dicembre 2016, n. 456 ed è stato stabilito dal Comitato di gestione con deliberazione del 13 aprile 2017. Nell'esercizio 2017 il totale degli emolumenti è pari a 180.840 euro (indennità di presenza 171.160 euro più rimborsi spese 9.680 euro). Nel 2018 tali emolumenti aumentano sensibilmente a causa dell'inserimento della posta stabilita per il conseguimento di obiettivi predeterminati ed ammontano a 236.495 euro (indennità di presenza pari a 230.000 euro - 170.000 euro di parte fissa e 60.000 euro di parte variabile - più i rimborsi spese che ammontano a 6.495 euro). Da quanto esposto si rileva l'aumento del 30,7 per cento rispetto al precedente esercizio (55.655 euro in valore assoluto) determinato dal riconoscimento integrale della premialità legata al raggiungimento di obiettivi stabiliti sia dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia dalla stessa AdSP. L'erogazione è stata autorizzata con delibera del Comitato di gestione del 5 aprile 2018 a seguito della pronuncia favorevole del Ministero vigilante avvenuta con nota del 1° marzo 2018, legata al completamento della fase di avvio dell'AdSP. I componenti del Comitato di gestione sono stati designati per la prima volta con delibera presidenziale del 28 marzo 2017 per un quadriennio, fino alla data del 3 aprile 2021⁸.

Il Comitato di gestione è composto dal Presidente dell'AdSP, nominato dal MIT, dal Direttore marittimo in rappresentanza della Capitaneria di porto, da rappresentanti della Regione e dei Comuni del territorio ove insiste l'Ente portuale per un totale di undici unità. La partecipazione al Comitato dà diritto ad un gettone di presenza pari a euro 30 lordi per seduta, per ciascun componente, corrispondenti al limite massimo stabilito dal citato decreto

⁸ A seguito della sostituzione del Direttore marittimo, il Comitato è stato rimodulato con delibera presidenziale del 23 ottobre 2018.

ministeriale n. 456 del 2016 ⁹. La spesa totale per il 2017 è pari a euro 7.980 mentre per il 2018 è in riduzione a euro 6.050 (24,2 per cento).

Nell'anno 2017 il Comitato si è riunito n.10 volte, nel 2018 si è riunito n.11 volte.

In data 3 luglio 2017 è stato costituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare ai sensi dell'art. 11-bis della l.n.84 del 1994 e s.m.i. composto, oltre che dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, dal comandante dei porti, già sedi di autorità portuale, facenti parte del sistema portuale dell'AdSP nonché da: a) un rappresentante degli armatori; b) un rappresentante degli industriali; c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18; d) un rappresentante degli spedizionieri; e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto; f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto; g) un rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi; h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale; i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto; l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto. L'Organismo ha funzioni di confronto partenariale, nonché funzioni consultive, economiche e sociali, 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 dell'AdSP suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del porto ed al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

Nell'anno 2017 tale Organismo si è riunito per n.3 volte, nel 2018 si è riunito n.2 volte.

Il Collegio dei revisori dei conti, composto da un Presidente, due membri effettivi e due supplenti, è stato nominato con d.m. n. 425 del 5 dicembre 2016 e il compenso per i vari membri, stabilito con d.m. n. 412 del 18 maggio 2009, prevede un importo pari a euro 14.953 per il Presidente, euro 11.215 per ciascuno dei membri effettivi e euro 1.869 per ciascuno dei membri supplenti per un totale di euro 41.121, al quale vanno aggiunti un contributo per la previdenza e IVA relativo ad un componente effettivo, pari a euro 3.015, e i rimborsi spese al Collegio pari a euro 4.546; la somma degli importi è pari a euro 48.682 che costituisce il totale della retribuzione del Collegio per il 2017. Nel 2018 il totale delle spese per il Collegio, pari a euro 60.281, si incrementa del 23,8 per cento (euro 11.599 in valore assoluto); l'aumento deriva dall'aggiunta del rimborso delle spese per le indennità di trasferimento pari a euro 11.390 (di

⁹ Il Comitato con nota del 30 maggio 2017 ha approvato il Regolamento, relativo al Comitato stesso, nel quale all'articolo 12 è stabilito l'importo del gettone nei limiti fissati dal decreto ministeriale del 16 dicembre 2016, n. 415.

cui euro 7.225 erogati al Collegio uscente relativo al periodo 2012-2016) cui deve essere, comunque, aggiunto il rimborso delle spese di trasferta pari a euro 4.754.

Si osserva che tale importo addizionale, riferito al pagamento di somme arretrate, è stato riconosciuto a seguito di comunicazioni del Ministero vigilante.¹⁰

Tabella 1 - Uscite per gli organi.

Organi dell'Ente	2017	Inc. %	2018	Inc. %	var.ass	var. %
Indennità di carica e rimborsi al Presidente dell'Autorità Portuale	180.840	65,53	236.495	67,57	55.655	30,78
Indennità di carica e rimborsi ai membri del Comitato di gestione	7.980	2,89	6.050	1,73	-1.930	-24,19
Indennità di carica e rimborsi agli organi di controllo	48.682	17,64	60.281	17,22	11.599	23,83
Oneri previdenziali, assistenziali ed Irap a carico dell'Autorità Portuale	38.474	13,94	47.175	13,48	8.701	22,62
Totale	275.976	100,00	350.002	100,00	74.026	26,82

In merito all'erogazione delle spese per le indennità di trasferimento si richiama l'attenzione dell'Ente e del Collegio dei revisori dei conti sulla mancata applicazione delle disposizioni di cui all'art. 1, comma 214, della legge del 23 dicembre 2005, n. 266 che prevede la soppressione dell'indennità di trasferta, nei confronti di tutte le amministrazioni di cui all'articolo 1 comma 2 del d.lgs. n. 165 del 2001. A seguito del venir meno per tutto il personale delle amministrazioni pubbliche dell'indennità di trasferta per missioni all'interno e delle indennità supplementari sui titoli di viaggio, la voce "*Indennità e rimborso spese per missioni*" potrà infatti riguardare le sole spese ammesse al rimborso quali vitto, alloggio e pernottamento, biglietti di viaggio in treno, nave o aereo. Inoltre, l'art. 6, comma 12, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con legge 30 luglio 2010, n. 122, ha previsto che le amministrazioni pubbliche non possano effettuare spese per missioni, anche all'estero - salvo deroghe puntualmente

¹⁰ In relazione al riconoscimento a favore del Collegio uscente dell'importo ulteriore segnalato, l'Ente in sede istruttoria ha esibito uno scambio documentale con le note del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti da cui discende il relativo obbligo di ricalcolo: prot. n. 24769 - 11.09.2017 - indennità di missione membri Collegio Revisori; prot. 9177 - 10.07.2009 e prot. 6957 del 26.05.2009. L'importo è stato riportato nella relazione alla II nota di variazione al bilancio 2018, approvata il 25 luglio 2019 dal Comitato di gestione, con successiva approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 26 luglio 2019.

individuare - per un ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 e che gli atti e i contratti posti in essere in violazione di tale norma costituiscono illecito disciplinare e determinano responsabilità erariale.

Ad avviso di questa Corte, le disposizioni di cui all'art. 1, comma 213, l. n. 266 del 2005, relative alla soppressione dell'indennità di trasferta, trovano applicazione nei confronti di tutte le amministrazioni di cui all'articolo 1 comma 2 del d.lgs. n. 165 del 2001, ivi incluse le AdSP e, conseguentemente, la predetta voce di bilancio "Indennità e rimborso spese per missioni" deve comprendere le sole spese ammesse al rimborso quali vitto, alloggio e pernottamento, biglietti di viaggio in treno, nave o aereo.

Ciò, nonostante il diverso parere espresso dal MIT nella circolare n. 6339 del 7 marzo 2018, nella quale si esprime l'avviso che *"Per quanto riguarda l'istituto dell'indennità di trasferta, anche a seguito della recente riforma portuale, che sottopone codesti enti all'osservanza dei principi contenuti nel titolo I del d.lgs. n. 165 del 2001 e s.m.i, in vigore dell'attuale CCNL applicabile al personale delle Autorità di sistema portuale, esso non appare né cessato né innovato sia per dipendenti che per dirigenti"*¹¹.

Infine, in merito all'applicazione delle decurtazioni sugli emolumenti degli organi si evidenzia che dal 1° gennaio 2018, non essendo stato ulteriormente prorogato il termine previsto dall'articolo 6, comma 3 del d.l. n. 78 del 2010, le decurtazioni non sono più previste¹²; tuttavia nel 2017 la norma richiamata era vigente e andava regolarmente osservata. L'Ente dichiara che la scelta di non applicare le decurtazioni descritte sia stata il precipitato delle indicazioni espresse in due circolari del MIT (n. 7549 del 10 marzo 2017 e n. 18307 del 23 giugno 2017) in cui si esprime un'interpretazione della norma che, tuttavia, anche in tal caso, non appare convincente in quanto autorizza il suo venir meno sulla base del mero cambiamento del *nomen* da AP ad ADSP (peraltro entrambi qualificati come enti pubblici non economici).

¹¹ Si veda al riguardo quanto espresso da codesta Corte in merito all'AdSP del Mar Tirreno Meridionale con det. n. 59 del 5 giugno 2019 e det. n. 704 del 17 settembre 2019.

¹² L'articolo 6, comma 3, del d.l. n. 78 del 2010, convertito, dalla l. n. 122 del 2010, come modificato, da ultimo, dall'articolo 13, comma 1 del d.l. 31 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19 aveva previsto fino al 31 dicembre 2017 una decurtazione del 10 per cento dell'emolumento spettante agli organi. L'articolo 5, comma 14, del d.l. 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla l. 7 agosto 2012, n. 135 aveva previsto che fermo restando quanto previsto dall'articolo 6, comma 3, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, relativamente alle autorità portuali le riduzioni ivi disposte sono ulteriormente aumentate del cinque per cento a decorrere dal 1° gennaio 2013 nei confronti dei presidenti, dei comitati portuali e dei collegi dei revisori dei conti, composti anche da dipendenti del MIT in possesso di specifica professionalità.

3. PERSONALE

La nuova pianta organica della Segreteria Tecnico - Operativa dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale è stata adottata con Deliberazione del Comitato di gestione del 27 settembre 2017, approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota del 19 ottobre 2017, ai sensi dell'art. 12, comma 2), lettera b), della legge 84 del 94 e resa esecutiva a decorrere dal 1° novembre 2017 con Deliberazione Presidenziale del 31 ottobre 2017. La pianta organica prevede 51 unità; nel biennio in osservazione il numero delle risorse effettive in organico è stato pari a 32, inclusa una sola unità in esubero. La pianta organica comprende il Segretario generale nominato dal Comitato di gestione il 13 aprile 2017 per il seguente quadriennio.

Il nuovo assetto ha previsto l'istituzione delle seguenti articolazioni: direzione tecnica (11 unità di dotazione, vacanti 6); sviluppo -promozione - statistiche - comunicazione e progetti comunitari (7 unità di dotazione tutti coperti); sistemi informatici (1 unità vacante); gare - appalti - contratti e contenzioso (4 unità di dotazioni di cui vacanti 3 nel 2017 e 2 nel 2018); affari generali - anticorruzione e trasparenza (8 unità di dotazione di cui vacanti 2 nel 2017 e 3 nel 2018); direzione amministrativa (19 unità di dotazione di cui 4 vacanti nel 2017) che nel 2018 si è riorganizzata in due strutture: demanio - imprese e lavoro portuale e ulteriori due divisioni, bilancio - patrimonio e *security* - servizi all'utenza, entrambe in *staff* al Segretario generale. Si rileva la mancata integrazione della figura dedicata ai servizi informatici che dovrebbe garantire l'informatizzazione, la semplificazione e l'adozione del sistema informativo demanio SID¹³. Manca, peraltro, una specifica funzione di pianificazione e programmazione. Dalla lettura della relazione annuale del 2018 non risulta adottato il piano triennale dei fabbisogni di personale (PTFP) previsto dall'art. 6 c. 1 del d.lgs. n. 165 del 30 marzo 2001, compatibile con il proprio ordinamento, nonché con gli indirizzi del Governo, nei limiti delle risorse finanziarie disponibili. Tale piano per il triennio 2020-2022 è stato sottoposto al Comitato di gestione che lo ha approvato con delibera del 24 settembre 2019.

In data 15 gennaio 2018 è stato nominato il Responsabile per la prevenzione della corruzione - funzione precedentemente in carico al Segretario generale - nella persona del dirigente che trattava tali materie. Il seguente 30 gennaio è stato adottato il Piano triennale di prevenzione

¹³ L'Ente ha comunicato essere in fase avanzata una procedura di selezione in tal senso.

della corruzione e della trasparenza e riguardo a tali temi, durante il 2018, è stato sviluppato un corso di aggiornamento per tutto il personale dipendente.

Con Deliberazione del Presidente del 27 dicembre 2018 è stato approvato il Piano delle *Performance* per il triennio 2018-2020.

A tutto il 2018 non è stato istituito l'Organismo indipendente di valutazione (OIV) mentre permane un Nucleo di valutazione che si inserisce nella fase di valutazione della *performance*¹⁴.

In data 10 luglio 2019 si è proceduto alla pubblicazione sul Portale della *Performance* dell'“Avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse alla partecipazione alla procedura comparativa per la nomina dell'Organismo Indipendente di Valutazione monocratico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale – triennio 2020 - 2022”, con scadenza delle domande di partecipazione alla data del 30 agosto 2019. Attualmente sono in corso le procedure di valutazione dei *curricula* pervenuti. Si invita l'Ente a completare al più presto la procedura di selezione per la nomina di un OIV che promuova all'interno dell'AdSP un sistema di valutazione delle prestazioni professionali nel rispetto del d.lgs. n.150 del 2009 secondo criteri di efficienza, misurabilità e ricaduta sui servizi.

Al riguardo si rileva con perplessità che nella relazione 2017 si afferma essere stato indicato quale obiettivo “la corretta applicazione della normativa sulla trasparenza degli atti amministrativi” che, come evidente, più che un obiettivo performante rientra fra gli ordinari doveri di servizio.

Nella seguente tabella si dà evidenza della pianta organica dell'AdSP.

¹⁴ L'Autorità portuale di Ancona aveva costituito un Nucleo di valutazione delle *performance* dei dirigenti dell'Ente in applicazione di quanto previsto dal d.lgs. 286 del 30 luglio 1999; successivamente ha approvato un regolamento per la misurazione delle *performance* con delibera del Comitato portuale del 22 dicembre 2015.

Tabella 2 - Pianta organica

							personale effettivo	
Qualifica	Livello	2017	2018	Posizioni vacanti	2017	2018	2017	2018
Dirigente		4	4	di cui 1 vacante nel 2018	0	1	4	3
Funzionario responsabile	Quadro A	5	5	di cui 1 vacante nel 2017	1	0	4	5
Funzionario responsabile	Quadro B	6	6	di cui 1 vacante nel 2018	0	1	6	5
Funzionario incaricato	1° Livello	4	4	di cui 2 vacanti nel 2018	0	2	4	2
Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	11	11	di cui vacanti 6 nel 2017 e 3 nel 2018	6	3	5	8
Impiegato amministrativo di concetto	3° livello	8	8	di cui vacanti 4 nel 2017 e 4 nel 2018	4	4	4	4
Impiegato amministrativo	4° livello	13	13	di cui vacanti 8 nel 2017 e 8 nel 2018	8	8	5	5
Totale		51	51	totale	19	19	32	32

Al personale dipendente dell'AdSP è stato applicato il c.c.n.l. dei lavoratori dei porti per le annualità 2016-2018, ratificato dall'Ente con delibera dell'allora Comitato Portuale del 29 aprile 2016. Le modalità di misurazione delle *performance* e di riconoscimento del personale dipendente (quadri ed impiegati) dei premi di risultato, sono state regolate in sede di contrattazione di secondo livello per il quadriennio 2016 -2019, stipulata in data 13 aprile 2016. In tale accordo sono stati fissati gli indicatori e le modalità di riconoscimento del raggiungimento del risultato.

Di seguito si riporta la specifica dei premi erogati al personale in servizio nel 2017 e 2018:

Tabella 3 - Premi erogati al personale

Descrizione	2017			2018		
	Personale in servizio	Numero premi erogati	euro	Personale in servizio	Numero premi erogati	euro
Impiegati	25	3	172.441,88	21	3	108.561,75
Quadri	6	3	54.543,60	9	3	56.692,11
Dirigenti	3	1	36.000,00	3	1	51.660,00
Totali	34	7	262.985,48	33	7	216.913,86
Segretario Generale	1	0		1	0	21.150,00
Totali	35	7	262.985,48	34	7	238.063,86

Dalla lettura della documentazione dell'Ente risulta che, su un totale complessivo in diminuzione, la premialità erogata al personale dirigente passa da 36 mila euro del 2017 a 51,6 mila euro del 2018.

La tabella seguente riporta i dati relativi alle spese per il personale, in diminuzione nel 2018 rispetto al 2017 del 9 per cento circa. La spesa per il Segretario generale evidenzia una crescita del 17 per cento sul 2017. Gli emolumenti fissi diminuiscono nel 2018 del 2 per cento passando da 1.313.600 euro del 2017 a 1.281.259 euro del 2018. Gli oneri per la contrattazione decentrata ammontano a 360.070 euro nel 2018 (583.029 euro nel 2017). Diminuiscono del 12,8 per cento nel 2018 gli oneri previdenziali ed assistenziali mentre resta sostanzialmente invariata la quota annua del TFR.

Tabella 4 - Spesa del personale

Personale in attività di servizio	2017	Inc. %	2018	Inc. %	Var. ass.	Var. %
Emolumenti al Segretario Generale	168.300	5,14	197.100	6,63	28.800	17,11
Emolumento fissi al personale dipendente	1.313.600	40,14	1.281.259	43,10	-32.341	-2,46
Emolumento variabili al personale dipendente	15.265	0,47	10.569	0,36	-4.696	-30,76
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	583.029	17,81	360.070	12,11	-222.959	-38,24
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	0	0,00	5.268	0,18	5.268	
Indennità e rimborsi spese per missioni	43.814	1,34	32.353	1,09	-11.461	-26,16
Emolumenti al personale non dipendente	351.120	10,73	383.390	12,90	32.269	9,19
Altri oneri per il personale	40.382	1,23	38.503	1,30	-1.879	-4,65
Spese per l'organizzazione di corsi per il personale e partecipazione a spese per corsi indetti da Enti o Amministrazioni varie	8.592	0,26	11.787	0,40	3.195	37,18
Oneri previdenziali, assistenziali ed Irap a carico dell'Autorità di Sistema Portuale	748.840	22,88	652.626	21,95	-96.214	-12,85
Totale	3.272.943	100,00	2.972.926	100,00	-300.016	-9,17
Quota annua TFR	150.507		151.149		642	0,43
Totale	3.423.449		3.124.075		-299.374	-8,74

Fonte: Rendiconti gestionali annuali DPR 97/2003 esercizi 2017 - 2018

In tema di missioni del personale dipendente, fermo restando il trattamento economico previsto del vigente c.c.n.l. dei lavoratori dei porti e relativa contrattazione integrativa locale applicato al personale non dirigente dell'AdSP, nonché dal vigente c.c.n.l. per i dirigenti di aziende industriali applicato al personale dirigente dell'AdSP, con deliberazione del Comitato

di gestione del 27 settembre 2017 è stato approvato il “Regolamento sul trattamento di missione per il personale dirigente e non dirigente in servizio presso l’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale” con cui sono state disciplinate regolamentate le spese rimborsabili di vitto, alloggio e trasporto.

Come riportato nella seguente tabella, coerentemente con la riduzione della spesa totale, diminuisce anche la spesa unitaria di personale del 10,8 per cento.

Tabella 5 - Spesa unitaria

	2017	2018	Variazioni	
			assoluta	%
Costo globale *	3.072.329	2.740.686	-331.644	-10,79
Unità di personale **	32	32	0	0,00
Costo unitario	96.010	85.646	-10.364	-10,79

* Il costo globale non comprende il costo del personale non dipendente

** Sono inclusi: il Segretario Generale e le unità del personale in esubero

Costituzione del rapporto di lavoro del personale dipendente

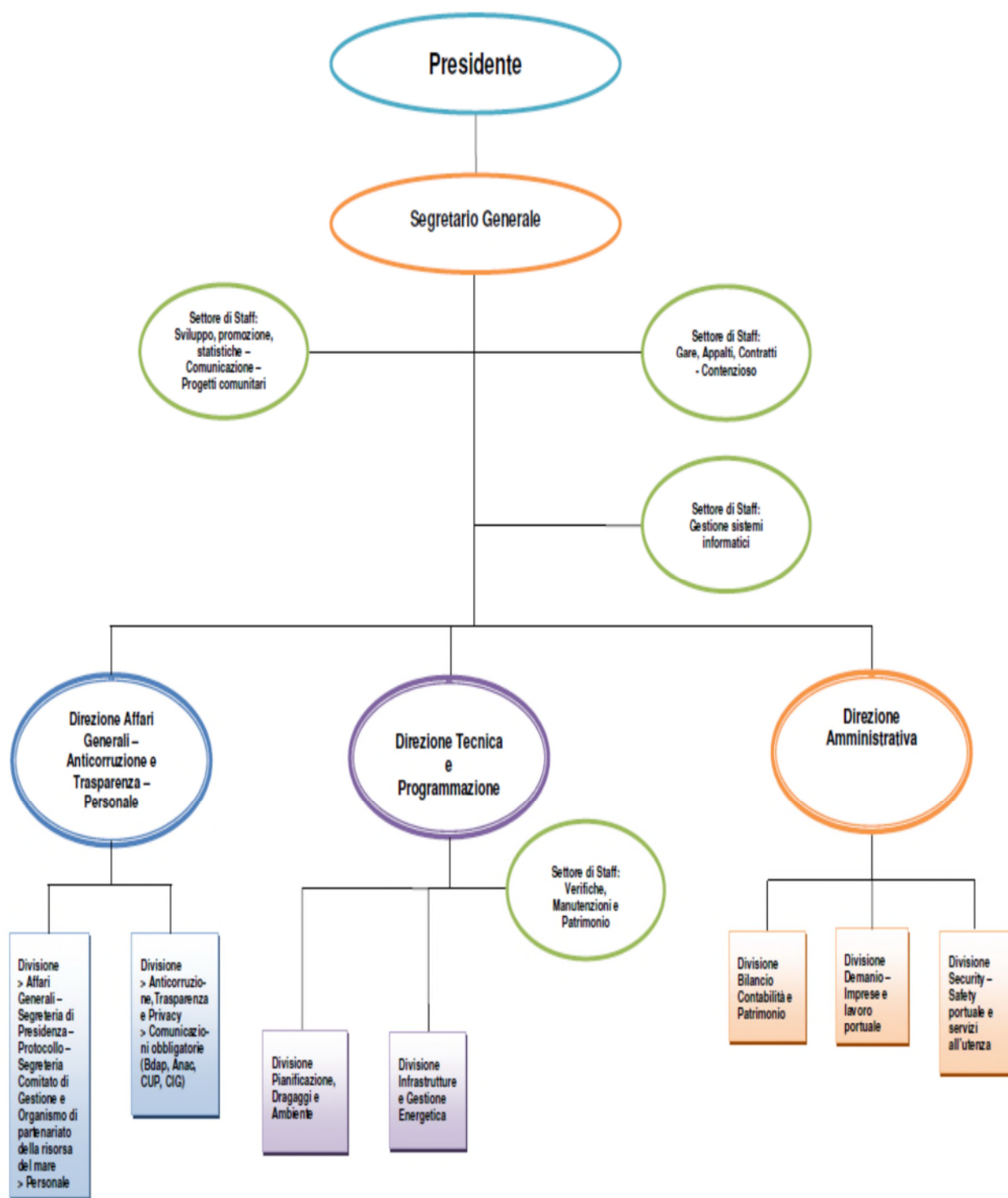
Le Autorità portuali hanno natura giuridica di enti pubblici non economici. Si evidenzia al riguardo, che questa Corte dei conti, Prima Sez. Centrale Appello, Sent. n. 104 del 12 marzo 2013, ha ribadito l’applicabilità agli enti portuali delle disposizioni previste dal d.lgs. n. 165 del 2001 in materia di reclutamento del personale e con numerose delibere ha ribadito che le norme di cui al d.lgs. n. 165 del 2001 sono applicabili anche alle Autorità portuali, con conseguente vigenza della normativa in materia di incarichi esterni.

Con deliberazione del Comitato di gestione adottata nella riunione del 27 settembre 2019 è stato adottato il “Regolamento per il reclutamento del personale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale”. Il già menzionato regolamento si conforma ai principi generali che regolano detta attività nel comparto pubblico e disciplina anche le progressioni interne. Secondo quanto disposto dall’art. 6, comma 5, della legge n. 84 e s.m.i. è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota del 9 ottobre 2017.

Nell’anno 2018 sono state avviate 14 procedure di selezione ad evidenza pubblica, di cui 12 concluse con esito positivo.

Il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza per il triennio 2018 – 2020 dell’Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centrale è stato approvato, secondo le disposizioni della legge 6 novembre 2012, n. 190, con deliberazione presidenziale del 30 gennaio 2018 ed è stato pubblicato in pari data sul sito internet istituzionale della stessa nella apposita sezione “Amministrazione Trasparente”.

Di seguito si rappresenta l’organigramma attualmente in vigore.



4. LIMITI DI SPESA

Nella tabella seguente sono riportate le voci di bilancio soggette al rispetto dei limiti di spesa fissati dal d.l. 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla l. 30 luglio 2010, n. 122, e, successivamente, dal d.l. 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla l. 7 agosto 2012, n. 135.

Tabelle 6 – Rispetto limiti di spesa

Spese per consulenze (art. 6, comma 7, L. 122/10) (1)	2017	2018
a) Spesa 2009	4.056	4.056
b) Limite di spesa (max 20%)	811	811
c) Spesa effettuata	0	0
d) Somma versata al bilancio dello Stato (a-b)	3.245	3.245
Spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e rappresentanza (art. 6, comma 8, L. 122/10) (2)	2017	2018
a) Spesa 2009	11.225	11.225
b) Limite di spesa (max 20%)	2.245	2.245
c) Spese effettuata	3.953	2.596
d) Somma versata al bilancio dello Stato (a-b)	8.980	8.980
Spese per missioni nazionali e/o internazionali (art. 6, comma 12, L. 122/10)	2017	2018
a) Spesa 2009	7.013	7.013
b) Limite di spesa (max 50%) (3)	3.506	3.506
c) Spese effettuata (4)	40.360	32.353
d) Somma versata al bilancio dello Stato (a-b)	3.507	3.507

(1) Con variazione compensativa lo stanziamento per gli esercizi 2017 e 2018 destinato alle consulenze, è stato trasferito alle spese di rappresentanza, di conseguenza, nella tabella relativa a tali spese, il limite indicato, sia per 2017 sia per il 2018, è da intendersi pari a 3.056 euro (2.245 euro + 811 euro).

(2) al netto delle spese per mostre convegni che concretizzano l'espletamento delle attività istituzionali di cui al cap. 121/40

(3) Limite ridotto ad euro 2.127 per effetto delle ulteriori riduzioni disposte dalla legge 135/2012 e dalla legge 89/2014 per i consumi intermedi di cui alla tabella relativa.

(4) Al netto delle spese sostenute per missioni strettamente connesse ad accordi internazionali o indispensabili per la partecipazione a riunioni presso enti ed organismi internazionali o comunitari. La somma indicata è riferita a missioni sostanzialmente obbligatorie e non discrezionali ed in particolare, quelle effettuate per la promozione delle attività crocieristiche, quelle per la partecipazione ai consigli direttivi e delle riunioni dell'associazione di categoria (Assoporti), nonché a quelle connesse all'implementazione delle attività necessarie per il perseguimento degli obiettivi istituzionali e strategici affidati al nuovo ente Autorità di Sistema.

Spese per attività di formazione (art. 6, comma 13, L. 122/10)	2017	2018
a) Spesa 2009	9.167	9.167
b) Limite di spesa 2015 (max 50%) (5)	4.583	4.583
c) Spese effettuata (6)	8.592	11.787
d) Somma versata al bilancio dello Stato (a-b)	4.584	4.584

Spese per autovetture e acquisto di buoni taxi (art. 6, comma 14, dl.31/05/2010, n. 78, convertito dalla L. 30/07/2010, n. 122)	2017	2018
a) Spesa 2009	10.382	10.382
b) Somma versata al bilancio dello Stato entro il 31 ottobre (20% spesa 2009) (art. 15, comma 1, dl. 24/04/2014, n. 66, convertito dalla L. 23/06/2014, n. 89)	2.076	2.076
c) Spesa 2011	5.771	5.771
d) limite di spesa (max 30%)	1.731	1.731
e) spesa effettuata nel 2015 - 2016 (7)	9.713	13.291

5) Limite ridotto ad euro 4.320 per effetto delle ulteriori riduzioni disposte dalla legge 135 del 2012 e dalla legge 89 del 2014 per i consumi intermedi di cui alla relativa tabella. (6) Spesa relativa a corsi di formazione obbligatori connessi ai servizi di safety e security portuale, nonché ai corsi di aggiornamento in materia di appalti, anticorruzione e per un deciso aggiornamento professionale nelle procedure informatiche. Tutti elementi sempre più strategici in una corretta e trasparente gestione portuale. Agli importi indicati in tabella vanno sommati, per il 2017, 2.883 euro provenienti dal 2016 e 1.000 euro relativi ad una prestazione affidata ma non resa nell'esercizio 2018, confluiti nell'avanzo vincolato dello stesso esercizio. (7) Somma relativa a: manutenzioni e riparazioni, premi di assicurazione, bolli di proprietà, carburanti, lavaggi. I dati esposti si riferiscono a soli due automezzi a servizio dell'Amministrazione e non tengono conto delle spese connesse all'utilizzo di due autovetture dedicate ai servizi di security portuale che sono registrate fra gli oneri di gestione della security.

Spese per consumi intermedi (art. 8, comma 3, decreto-legge 6.7.2012, n. 95, convertito dalla legge 7.8.2012, n. 135)	2017	2018
a) Spesa prevista nel 2012	634.797	634.797
b) Spesa sostenuta nel 2010	574.614	574.614
c) Somma versata al bilancio dello Stato pari al 15% della spesa sostenuta nel 2010 (8)	86.192	86.192
d) Limite di spesa (a-c)	548.605	548.605
e) Spesa effettuata (*)	891.667	1.120.245

(*) negli importi sono compresi, per il 2017, 11.187 euro rinviati dall'esercizio 2016 mentre sono esclusi impegni rinviati all'esercizio 2018, per prestazioni da eseguire, pari 3.299 euro, confluiti nell'avanzo di amministrazione vincolato; per il 2018 sono compresi impegni rinviati da esercizi precedenti pari 76.353 euro, mentre sono esclusi impegni rinviati a futuri esercizi, per prestazioni da eseguire, pari a 91.158 euro, confluiti nell'avanzo di amministrazione vincolato. (8) Nel calcolo, oltre alle voci contenute nella categoria "uscite per l'acquisto di beni di consumo e servizi", ad esclusione delle spese per il patrocinio legale dell'Ente, sono state considerate le spese relative alle missioni sia del personale dipendente che degli Organi di amministrazione e di controllo, le spese di formazione e quelle di promozione a qualsiasi titolo sostenute.

Riepilogo dei versamenti all'Erario	2017	2018
Somma versata al bilancio dello Stato ai sensi dell'art. 61, c. 17, legge n. 133/2008, entro il 31 marzo	13.845	13.845
Somma versata al bilancio dello Stato ai sensi dell'art. 8, c. 3, legge n. 135/2012 pari al 10% della spesa sostenuta nel 2010 per consumi intermedi, entro il 30 giugno	57.461	57.461
Somma versata al bilancio dello Stato ai sensi dell'art. 50, c. 3, legge n. 89/2014 pari al 5% della spesa sostenuta nel 2010 per consumi intermedi, entro il 30 giugno	28.731	28.731
Somma versata al bilancio dello Stato ai sensi dell'art. 6, c. 21, legge 122/2010, entro il 31 ottobre	22.392	22.392
Totale	122.429	122.429

Il Collegio dei revisori, in entrambe le relazioni allegate ai rendiconti generali del 2017 e del 2018, ha rilevato il superamento dei limiti previsti dalla legislazione vigente relativamente ad alcune spese in ragione del calcolo effettuato dall'Ente. Ha, peraltro indicato che il superamento di altri limiti di spesa ha trovato giustificazione nella nuova composizione dell'AdSP come motivato nella relazione al bilancio. Durante tutto l'esercizio 2017, in più verbali del Collegio, si legge che la maggior spesa a valere sui consumi intermedi è dovuta dal pagamento dei premi assicurativi per i nuovi porti. Si rileva, comunque, che la spesa per consumi intermedi che si sarebbe dovuta attestare ad euro 548.605 è in crescita e nel 2018 è più del doppio del limite, giungendo ad euro 1.120.245.

Le motivazioni addotte dall'Ente si fondano su di un'interpretazione ampia del concetto di obbligatorietà della spesa su cui questa Corte invita i ministeri ed il Collegio dei revisori vigilanti oltre all'AdSP stessa, ad una maggiore prudenza, in quanto dalla costituzione di un ente maggiore che include più porti è corretto attendersi una razionalizzazione dei costi al fine di conseguire risparmi complessivi di spesa.¹⁵ Le spese per missioni, che superano di circa dieci volte il limite, sono ritenute dall'Ente – che pure le indica al netto di quelle “sostenute per missioni strettamente connesse ad accordi internazionali o indispensabili per la partecipazione a riunioni presso enti o organismi internazionali o comunitari” – anch'esse “sostanzialmente obbligatorie”, ma la volontà della norma è proprio nel senso di sviluppare la capacità gestionale per individuare in un budget determinato le attività strettamente strategiche.

Il Collegio ha, inoltre, certificato il corretto riversamento delle somme dovute all'erario.

Pur in assenza di puntuali sollecitazioni da parte dell'organo di revisione, si rinnova l'istanza al rispetto dei limiti di spesa imposti dal legislatore, anche considerando il mancato rispetto di altri limiti di spesa rilevato nella precedente relazione di questa Corte. Si confida che nel

¹⁵ Con riferimento alla questione relativa allo sfioramento di alcuni limiti di spesa (autovetture, missioni, formazione e consumi intermedi) l'Ente ha significato che taluni degli sfioramenti rilevati dal Ministero in sede di approvazione del rendiconto generale 2018, sono afferenti ad importi per lo più relativi ai consumi intermedi nell'ambito dei quali, tuttavia, sono contabilizzati, solo a titolo indicativo, anche oneri di natura obbligatoria quali i premi di assicurazione per i sei porti di attuale competenza e gli oneri necessari per la prosecuzione dell'avviato processo di informatizzazione dei sistemi e delle procedure dell'Ente. L'AdSP ha peraltro segnalato che i limiti di spesa costituiscono una soglia operativa e funzionale allo stato impossibile da rispettare senza al contempo compromettere la capacità operativa, pur anche basilare, di questa Autorità. Dall'argomentazione esposta se ne potrebbe inferire che, probabilmente, il montante su cui effettuare il taglio non è corretto in quanto dovrebbe riguardare la somma delle spese di tutti i porti coinvolti mentre risultano contemplate soltanto le spese storiche riferite all'AP di Ancona. Su tale aspetto si invita ad un tempestivo e puntuale accertamento il Collegio dei revisori.

prossimo bilancio la configurazione complessiva dell'AdSP abbia ormai assunto la sua forma definitiva, consentendo di conseguire i risparmi di spesa imposti dal legislatore¹⁶.

Questa Corte si riserva in merito di monitorare l'esatto adempimento degli obblighi di legge.

¹⁶L'Ente è consapevole della doverosità della norma e della sua complessa attuazione alla nuova AdSP e, da ultimo, con nota prot.n.5581 del 1° ottobre 2019, si è nuovamente rivolto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al quale, oltre a ribadire le problematiche legate alla novità della AdSP è stata chiesta una apposita riunione allo scopo di condividere le successive azioni amministrative, gestionali e contabili dell'Ente. Il Ministero, con nota prot.n.27861 del 16 ottobre 2019 ha comunicato la propria disponibilità per un incontro volto a confrontare le rispettive posizioni circa le criticità in argomento al fine di poter valutare possibili indirizzi cui ricondurre la programmazione dell'azione amministrativa dell'Ente.

5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Gli strumenti di pianificazione e programmazione (Piano regolatore di sistema portuale¹⁷, Programma triennale delle opere pubbliche e Piano operativo triennale¹⁸) attualmente previsti dalla legge portuale per le AdSP, devono essere rielaborati alla luce di quanto disposto dalle più recenti discipline UE e nazionali e, nello specifico, di quanto previsto dal Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL)¹⁹ e dal documento pluriennale di pianificazione (DPP).

5.1 Piano regolatore di sistema portuale (PRSP)

Il PRSP, in precedenza PRP, costituisce strumento fondamentale per la corretta pianificazione dello sviluppo strutturale dell'ambito portuale in un orizzonte temporale di medio lungo termine. Il Piano regolatore di sistema portuale, ai sensi dell'art 5 della legge n. 84 del 1994 così come modificato dal d.lg.vo n. 232 del 13 dicembre 2017, si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto compreso nella AdSP. Il DPSS è un atto programmatico che contiene la visione generale dell'assetto del sistema portuale e le linee di intervento che devono coinvolgere le *stakeholder* del territorio. Si tratta di strumenti indispensabili per promuovere l'ottimale e coordinato sviluppo della logistica, dei sistemi retroportuali ed il potenziamento delle infrastrutture di collegamento con le altre reti di trasporto su ferro, su gomma e aeree, anche ai fini della loro integrazione ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale. Il documento di pianificazione dei porti deve, inoltre, dar conto dell'integrazione con la strategia urbana di

¹⁷ Le Linee Guida per la redazione dei Piani regolatori di sistema portuale in attuazione dell'art. 6 c. 1 lettera b) del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, come visto, sono state emanate dal MIT con nota del 8 giugno 2017 n° 16562.

¹⁸ Il Piano operativo triennale (POT) è soggetto a revisione annuale. In esso sono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti da utilizzare con le risorse finanziarie disponibili e secondo un ordine di priorità che dia conto del diverso livello di interesse ed urgenza assegnati a ciascun intervento.

¹⁹ Il PGTL definisce obiettivi e strategie delineando una visione di medio-lungo periodo (2030) del sistema della mobilità e della logistica nazionale sulla base del quale saranno individuati i fabbisogni di infrastrutture attraverso strumenti quantitativi di valutazione della domanda di mobilità e del livello di effettivo utilizzo delle infrastrutture. Nelle more dell'aggiornamento del PGTL, di cui al d.p.r. n.14 marzo 2001, gli obiettivi della politica nazionale sono desunti dal documento del MIT allegato al Documento di programmazione economica e finanziaria. In particolare, per il 2018 si rinvia al documento "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia".

sviluppo sostenibile delle città porto, anche al fine di perseguire lo sviluppo del territorio in un'ottica di economia circolare.

Il Piano regolatore del porto di Ancona (PRP) è stato approvato con d.m. n. 1604 del 14 luglio 1988 del Ministero dei Lavori Pubblici. In data 17 febbraio 2015 è stato espresso parere favorevole dal Consiglio Superiore dei LL.PP per due procedimenti di "Adeguamento Tecnico" del vigente P.R.P. riguardanti l'allungamento di due banchine per permettere un ormeggio più sicuro a navi con una lunghezza fino a 300 metri e lo smantellamento di una parte del molo nord al fine di migliorare l'accesso delle navi nel porto storico.

Nel rispetto dell'art. 5 della l. n. 84 del 94, l'AdSP ha avviato le procedure volte all'individuazione, attraverso la pubblicazione di bando europeo²⁰, dell'operatore economico che provvederà alla redazione del piano regolatore di sistema portuale, supportando l'Ente nell'attività di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

5.2 Piano operativo triennale (POT)

Il Piano operativo triennale delinea le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati. Tali obiettivi sono individuati in coerenza con il PRSP. Il Piano operativo triennale (POT) indica, inoltre, il fabbisogno finanziario per gli investimenti, con la finalità di proporre al MIT e alle amministrazioni locali il quadro delle attività e delle opere da realizzare per lo sviluppo e il miglioramento dei porti con la quantificazione della spesa prevista.

Il Piano in vigore risulta essere il POT 2017-2019, approvato dal Comitato di gestione nella riunione del 27 giugno 2017 poiché l'Ente non ha ritenuto necessario il suo aggiornamento.

Ad avviso di questa Corte, ogni intervento deve essere sottoposto a valutazioni sia *ex ante*, mediante analisi "costi-benefici", sia *ex post*, nell'ottica dell'efficacia dell'opera pubblica in ambito portuale. La corretta gestione dei sistemi di pianificazione e controllo deve consentire al *management*, ai vari livelli, di accertare che la gestione si stia svolgendo in condizioni di

²⁰ rispettivamente in data 16.11.2018 in GUCE ed in data 21.11.2018 in GURI; la procedura di aggiudicazione è ancora in corso a causa di un ricorso pendente presso il Tar Marche (R.G. 432/2019).

efficienza ed efficacia tali da permettere il raggiungimento delle finalità istituzionali e di evitare i ritardi nell'esecuzione dei lavori e nella realizzazione delle opere portuali.

5.3 Programma triennale delle Opere (PTO)

Ai sensi dell'art.21 del d.lgs. n. 50 del 2016 l'AdSP è tenuta a predisporre il Programma triennale e l'elenco annuale dei lavori, sulla base di schede previste nel decreto ministeriale 9 giugno 2006; tali schede, allegate alle variazioni al bilancio preventivo dell'esercizio, ne costituiscono parte integrante. Con d.m. MIT 16 gennaio 2018 n.14, adottato ai sensi del c.8 dell'art.21 del d.lgs. n.50 del 2016, sono stati approvati: "a) le modalità di aggiornamento dei programmi e dei relativi elenchi annuali; b) i criteri per la definizione degli ordini di priorità, per l'eventuale suddivisione in lotti funzionali, nonché per il riconoscimento delle condizioni che consentano di modificare la programmazione e di realizzare un intervento o procedere a un acquisto non previsto nell'elenco annuale; c) i criteri e le modalità per favorire il completamento delle opere incompiute; d) i criteri per l'inclusione dei lavori nel programma e il livello di progettazione minimo richiesto per tipologia e classe di importo; e) gli schemi tipo e le informazioni minime che essi devono contenere, individuate anche in coerenza con gli standard degli obblighi informativi e di pubblicità relativi ai contratti; f) le modalità di raccordo con la pianificazione dell'attività dei soggetti aggregatori e delle centrali di committenza ai quali le stazioni appaltanti delegano la procedura di affidamento".

La seguente tabella illustra le risorse destinate alle opere pubbliche nel triennio che risultano per valori crescenti.

Tabella 7 – Piano triennale delle opere

Tipologia risorse	Piano triennale opere - Quadro risorse disponibili		
	2016-2018 (bil. prev. 2016)	2017-2018 (bil. Prev. 2017)	2018-2019 (bil. Prev. 2018)
Entrate con destinazione vincolata	13.676.461,52	11.795.195,76	11.798.196,00
Entrata per contrazione mutui			
Entrate da capitali privati			
Altro	165.267.000,00	193.717.500,00	197.469.500,00
Satanziamiento bilancio	25.349.538,48	19.977.304,24	23.327.304,00
Totale	204.293.000,00	225.490.000,00	232.595.000,00

6. LE ATTIVITÀ

La posizione geografica dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale è di porta mediana verso i Balcani, situata sulla dorsale nota come corridoio Baltico-Adriatico della Ten-T, la nuova rete europea dei trasporti e della logistica il cui sviluppo è auspicabile per la valorizzazione economica di tutto il Paese attraverso la moltiplicazione degli scambi commerciali. L'AdSP investe direttamente due regioni italiane, le Marche e l'Abruzzo, su più porti.

In particolare, il porto di Ancona si trova al centro del mare Adriatico. L'area portuale è di oltre 1,4 milioni di mq, articolata in terminal passeggeri e traghetti, terminal container e impianti per rinfuse solide. Il porto ha una funzione strategica nella Macroregione Adriatico-Ionica, come terminal per le linee traghetto internazionali verso Grecia, Croazia, e Albania. Ancona è *leader* per il traffico Ro-Pax (traghetti che trasferiscono contemporaneamente sia passeggeri sia merci) tra la Grecia e l'Europa centro-occidentale.

Il porto di Falconara, attiguo a quello di Ancona, con una raffineria, movimentata oltre 5 milioni di tonnellate di petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati. Il porto si avvale di tre tipi di attracco: il pontile (lungo 1.385 metri con pescaggio tra i 5 e gli 8 metri); l'isola artificiale (per lo scarico di greggio anche ad alta viscosità oltre al carico e scarico di olii finiti e semilavorati); la piattaforma monormeggio (16 km dalla costa, 30 metri di pescaggio).

Il porto canale di Pesaro è dotato di due moli principali, per complessivi 1500 metri di banchine e di due darsene con profondità tra i 4 ed i 5 metri ed è equipaggiato per il traffico passeggeri e crociere e per traffici merci, solide e liquide.

Il porto di San Benedetto del Tronto è uno scalo peschereccio e turistico. Alle spalle del porto si è sviluppata una zona industriale che affianca il settore agroalimentare con l'elettronica e altre attività produttive.

Il porto di Pescara è lo scalo marittimo della principale città costiera d'Abruzzo. Dispone di una "banchina di riva" ed una "banchina di levante" ed è equipaggiato per il traffico passeggeri e per la movimentazione di alcune tipologie di merci.

Il Porto di Ortona è il principale scalo commerciale polifunzionale abruzzese. Situato in posizione strategica rispetto alle zone industriali e produttive del centro Italia, dispone di spazi ed infrastrutture adeguate a navi e carichi RO-RO (traghetti per veicoli su gomma). I piani di sviluppo portuale in corso prevedono l'approfondimento dei fondali alla quota di 10 metri e

la realizzazione di nuove banchine commerciali. Il porto ha una rete di binari interna ed è direttamente collegato alla stazione ferroviaria di Ortona sulla linea Adriatica.

Il rapporto statistico del 2018, curato dall'AdSP, offre un quadro recente ed informa che i succitati porti hanno movimentato complessivamente 1.163.720 passeggeri e 11.832.439 tonnellate di merce. Di queste ultime 5.037.748 tonnellate sono costituite da merci liquide (petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati) e 6.794.691 tonnellate da merci solide.

Sono, infine, transitati per i porti di Ancona ed Ortona 6.731 automezzi nuovi in esportazione, per un totale di 12.789 tonnellate.

6.1 Gestione del demanio portuale

Il demanio portuale deve essere oggetto, come detto, di previa, puntuale e complessa programmazione ed è gestito dall'AdSP attraverso l'affidamento di concessioni afferenti singole aree e banchine ai sensi dell'art.18 della richiamata l. n.84 del 1994²¹.

Quest'ultima misura stabilisce che le concessioni demaniali portuali, che per la giurisprudenza²² rientrano nello schema delle concessioni di beni pubblici, devono essere assegnate dall'AdSP con il rispetto di idonee forme di pubblicità oltre che secondo le indicazioni contenute in un decreto MIT, allo stato peraltro non adottato.

Questa Corte – coerentemente con il consolidato indirizzo giurisprudenziale²³ - ritiene che ai procedimenti concessori di beni pubblici di rilevanza economica, quali sono quelli relativi ad

²¹L'art. 18, in tema di concessione di aree e banchine, prevede che l'AdSP dia in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale ad imprese previamente autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali. Sono sottoposte a concessione da parte dell'AdSP la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo, come individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge n. 84 del 1994.

²²Parere del Consiglio di Stato Sezione speciale in sede consultiva n. 1505 del 27 giugno 2016.

²³Si veda al riguardo: Consiglio di Stato, Sezione speciale in sede consultiva 30 marzo 2017, n. 782. Vedi inoltre il T.a.r. Friuli-Venezia Giulia Sent. 5 luglio 2017, n. 235 che ha annullato i provvedimenti di concessione di una vasta area nel Comune di Muggia, adottati dall'Autorità di sistema portuale di Trieste, per contrasto con le norme comunitarie che impongono la gara pubblica. Il TAR ha altresì evidenziato che l'applicazione delle regole del vecchio regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione di cui al d.p.r. 15 febbraio 1952, n. 328 non assicura la medesima parità di trattamento e le opportunità partecipative previste dal d.lgs. n. 50 del 2016 essendo "ormai obsoleto e risalente (sancito quasi 65 anni fa), ideato per altri scopi e finalità (legato come era alla gestione del singolo bene) e di certo non più confacente alle esigenze del mercato del settore e del mondo produttivo". È peraltro da evidenziare, in materia di contrattualistica pubblica, che la violazione delle regole di evidenza pubblica che impongono il previo espletamento di una gara al fine di garantire la possibilità di scegliere, fra un adeguato numero di imprese partecipanti, la migliore offerta conseguibile per l'acquisizione di lavori, servizi e

un'area demaniale marittima, debbano applicarsi i principi discendenti dall'art. 81 del Trattato UE e dalle direttive UE in materia di appalti, per non violare i "principi nazionali e comunitari in materia di evidenza pubblica e libera concorrenza" (principi recepiti nel Codice dei contratti pubblici) trattandosi di contratti attivi che offrono un'occasione di lucro a soggetti operanti sul mercato. Conferma tale indirizzo il decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56 che, accogliendo i suggerimenti del Consiglio di Stato²⁴ modifica l'art. 4 del d.lgs. n. 50 del 2016 prevedendo che "dopo le parole: "lavori, servizi e forniture," siano inserite le seguenti: "dei contratti attivi"²⁵. L'art. 4 del d.lgs. n. 50 del 2016, così come sopra modificato, letto in connessione con l'art. 17, lett. a), comporta che in riferimento ai contratti "aventi ad oggetto l'acquisto o la locazione, quali che siano le relative modalità finanziarie, di terreni, fabbricati esistenti o altri beni immobili o riguardanti diritti su tali beni" vanno rispettati i principi "di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica"²⁶.

Per sostenere l'economia portuale e renderla competitiva a livello europeo e mondiale, occorre dare piena e incondizionata attuazione all'articolo 18 della l. n. 84 del 1994 e attraverso procedure competitive per l'affidamento ed il rinnovo delle concessioni dei beni demaniali, in modo da assicurare la più ampia trasparenza, non discriminazione e concorrenza.

forniture, determina un pregiudizio per le pubbliche finanze (cd. danno alla concorrenza). In particolare, la giurisprudenza contabile ha ravvisato, nell'illegittima omissione della gara pubblica, un danno patrimoniale arrecato all'amministrazione per non aver conseguito il risparmio di spesa che sarebbe stato possibile ottenere mediante il confronto in gara tra più offerte (Corte dei conti, Sez. giur. Lazio, sent. 293 del 2016, Sez. Giur. Lombardia n. 222 del 2016, Sez. giur. Liguria, sent. 187 del 2012;).

²⁴ Parere n. 782 del 2017, cit.

²⁵ L'art. 4 del Codice dei contratti pubblici novellato recita: "l'affidamento dei contratti pubblici aventi ad oggetto lavori, servizi e forniture, dei contratti attivi esclusi, in tutto o in parte, dall'ambito di applicazione oggettiva del presente codice, avviene nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica"; si tratta peraltro di una precisazione non innovativa dell'ordinamento, poiché, come si è sopra visto, l'applicazione di quei principi ai contratti attivi già risiede nel regolamento di contabilità di stato che, ai sensi dell'art. 3 comma 1 del regio decreto n. 2440 del 1923, dispone: "I contratti dai quali derivi un'entrata per lo Stato debbono essere preceduti da pubblici incanti, salvo che per particolari ragioni, delle quali dovrà farsi menzione nel decreto di approvazione del contratto, e limitatamente ai casi da determinare con il regolamento, l'amministrazione non intenda far ricorso alla licitazione ovvero nei casi di necessità alla trattativa privata".

²⁶ Consiglio di Stato, Commissione Speciale, Parere n. 1241 del 10 maggio 2018. Inoltre, nella già richiamata sentenza del TAR Friuli-Venezia Giulia n. 5 luglio 2017, n. 235 è stato osservato, sotto il profilo della pubblicità, che la mera pubblicazione della possibile concessione demaniale nell'albo comunale, appare essere un "simulacro formale" del tutto inadeguato a garantire l'interesse collettivo di rispetto delle leggi di mercato.

Il Consiglio di Stato, nel parere espresso sul predetto schema di decreto del MIT non ancora²⁷ adottato in applicazione dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994 e di cui si rileva l'urgenza, ha ribadito tali concetti ritenendo non ammissibile "che la procedura di assegnazione della concessione dell'area o della singola banchina muova esclusivamente dall'istanza dell'interessato, senza un atto di programmazione a monte che sfoci, poi, in un bando ed in una, seppur peculiare, procedura di gara ad evidenza pubblica"²⁸, dovendo essere preventivamente stabilita la durata delle concessioni nei porti unitamente al valore minimo del canone demaniale ed esattamente regolamentata l'ipotesi del rinnovo.

Più di recente l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) ha adottato la delibera n. 57 del 30 maggio 2018 recante "*Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali*" che rappresenta una prima standardizzazione normativa in linea con il Codice dei contratti pubblici.

Con ordinanza presidenziale del 30 ottobre 2018 è stato approvato e reso esecutivo il "Regolamento Amministrazione e Demanio - Porto di Ancona e litorale di Falconara Marittima, Porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona", avendo cura di garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.

In una completa e trasparente visione d'insieme l'Ente ha destinato un'apposita sezione del proprio sito istituzionale al demanio marittimo in cui ha provveduto alla pubblicazione di tutti gli atti concernenti le concessioni portuali e i relativi contratti e piani industriali che rientrano tra le concessioni di cui all'art. 23, c. 1, lett. a), del d.lgs. n. 33 del 2013 e all'art. 1, c. 16, lett. a), della l. n. 190 del 2012.

I dati relativi all'accertamento dei canoni demaniali sono riportati nelle seguenti tabelle distinti in ragione del porto di produzione.

²⁷ Nell'Allegato VIII (Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia) al Documento di economie e finanza 2019 è espressamente previsto il "riordino delle concessioni portuali attraverso la "revisione generale del sistema delle concessioni demaniali marittime, per semplificare i processi e connotare l'attività di gestione del demanio per il suo chiaro contenuto economico e per la valenza strategica che riveste per lo sviluppo e la crescita del porto e delle attività indotte, garantendo uno sviluppo dei sistemi portuali reciprocamente integrato".

²⁸ Consiglio di Stato, Sezione consultiva per gli atti normativi, parere n.1505 del 2016, adunanza di sezione 23 giugno 2016.

Tabella 8 - Canoni demaniali porto di Ancona

Funzione	Categoria	2017		2018		Var. ass.	Var. %
		Importo	Inc. %	Importo	Inc. %		
Commerciale	Terminal <i>operetors</i>	301.990,73	10,62	272.880,70	9,91	-29.110,03	-10,67
Commerciale	Attività commerciali	631.263,58	22,20	632.154,25	22,96	890,67	0,14
Commerciale	Magazzini portuali	567.540,15	19,96	524.336,22	19,04	-43.203,93	-8,24
Petroliera	Attività industriali	1.290,07	0,05	1.232,46	0,04	-57,61	-4,67
Petroliera	Depositi costieri	492.632,25	17,33	499.282,49	18,13	6.650,24	1,33
Petroliera	Cantieristica	252.589,21	8,88	234.188,64	8,50	-18.400,57	-7,86
Turistiche e diporto	Attività turistica ricreativa	203.407,12	7,15	203.560,09	7,39	152,97	0,08
Turistiche e diporto	Nautica da diporto	236.062,93	8,30	237.626,77	8,63	1.563,84	0,66
Peschereccia	Attività di pesca	63.692,65	2,24	72.080,17	2,62	8.387,52	11,64
Interesse generale	Servizi tecnico nautici	29.927,77	1,05	30.331,79	1,10	404,02	1,33
Interesse generale	Infrastrutture	62.771,34	2,21	46.015,08	1,67	-16.756,26	-36,41
Interesse generale	Imp. esec. opere in porto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale		2.843.167,80	100,00	2.753.688,66	100,00	-89.479,14	-3,25

Tabella 9 - Canoni demaniali porto di Ortona

Funzione	2017		2018		Var. ass.	Var. %
	Importo	Inc. %	Importo	Inc. %		
Commerciale	14.259,53	2,76	14.452,03	2,53	192,50	1,33
Petroliera	391.467,26	75,70	445.792,40	78,07	54.325,14	12,19
Turistiche e diporto	34.623,37	6,69	33.876,09	5,93	-747,28	-2,21
Peschereccia	4.484,98	0,87	4.545,52	0,80	60,54	1,33
Vario	72.324,25	13,98	72.323,37	12,67	-0,88	0,00
Totale	517.159,39	100,00	570.989,41	100,00	53.830,02	9,43

Tabella 10 - Canoni demaniali porto di San Benedetto del Tronto

Funzione	2017		2018		Var. ass.	Var. %
	Importo	Inc. %	Importo	Inc. %		
Commerciale	416.298,54	67,83	452.437,88	72,23	36.139,34	7,99
Petroliera	128.538,41	20,94	118.411,27	18,91	-10.127,14	-8,55
Turistiche e Diporto	43.174,84	7,03	12.508,12	2,00	-30.666,72	-245,17
Peschereccia	11.542,81	1,88	33.828,97	5,40	22.286,16	65,88
Vario	14.194,19	2,31	9.156,50	1,46	-5.037,69	-55,02
Totale	613.748,79	100,00	626.342,74	100,00	12.593,95	2,01

Tabella 11 – Canoni demaniali porto di Pesaro

Funzione	2017		2018		Var. ass.	Var. %
	Importo	Inc. %	Importo	Inc. %		
Commerciale	48.916,72	30,15	52.632,19	28,26	3.715,47	7,06
Petrolifera	45.227,88	27,88	49.554,91	26,60	4.327,03	8,73
Turistiche e Diporto	47.394,90	29,21	62.181,34	33,38	14.786,44	23,78
Peschereccia	2.393,12	1,48	2.882,95	1,55	489,83	16,99
Vario	18.295,61	11,28	19.014,57	10,21	718,96	3,78
Totale	162.228,23	100,00	186.265,96	100,00	24.037,73	12,91

Tabella 12 – Canoni demaniali porto di Pescara

Funzione	2017		2018		Var. ass.	Var. %
	Importo	Inc. %	Importo	Inc. %		
Commerciale	23.012,11	19,96	9.501,75	8,69	-13.510,36	-142,19
Petrolifera	16.099,19	13,96	17.248,45	15,78	1.149,26	6,66
Turistiche e Diporto	41.863,87	36,30	39.995,70	36,60	-1.868,17	-4,67
Peschereccia	16.472,90	14,29	24.778,14	22,67	8.305,24	33,52
Vario	17.866,19	15,49	17.757,04	16,25	-109,15	-0,61
Totale	115.314,26	100,00	109.281,08	100,00	-6.033,18	-5,52

Il valore complessivo dei canoni demaniali risulta in flessione nel biennio come risulta dalla successiva tabella. Pur se di ridotta incidenza, si osserva la notevole crescita dell'attività peschereccia.

Tabella 13 - Incidenza canoni accertati su entrate correnti e riscossi su accertati

Esercizi	Canoni accertati (a)	Entrate correnti (b)	Canoni riscossi (c)	a/b%	c/a%
2017	4.288.115,44	16.074.301,55	3.986.309,66	26,68	92,96
2018	4.270.696,65	14.090.411,71	3.723.720,49	30,31	87,19

Premesso che i dati riportati nella tabella sono desunti dal rendiconto finanziario, si rileva una flessione nella capacità di riscossione che passa da un ottimo 93 per cento all'87 per cento, per il recupero della quale si confida nell'ottimizzazione del sistema amministrativo dell'AdSP a pieno regime.

Durante l'attività istruttoria è emerso uno scostamento fra il valore dei canoni rilevati nel rendiconto finanziario e quelli espressi nello stato patrimoniale. La riconciliazione è stata fornita dall'AdSP nelle tabelle di seguito esposte.

Tabella 14 - Riconciliazione ricavi da canoni fra contabilità finanziaria ed economica

2017	
Ricavi da canoni (contabilità finanziaria)	4.288.115,44
(-) Iva su canoni	-18.052,81
(+) Risconti passivi iniziali su canoni incassati nel 2016 ma di competenza del 2017	305,86
(-) Risconti passivi finali su canoni incassati nel 2018 ma di competenza del 2018	-874,00
(=) Ricavi da canoni (contabilità economica)	4.269.494,49
2018	
Ricavi da canoni (contabilità finanziaria)	4.270.696,65
(-) Iva su canoni	-19.010,28
(+) Risconti passivi iniziali su canoni incassati nel 2017 ma di competenza del 2018	874,00
(-) Risconti passivi finali su canoni incassati nel 2018 ma di competenza del 2019	-897,29
(=) Ricavi da canoni (contabilità economica)	4.251.663,08

Per quanto attiene alla gestione amministrativa del demanio marittimo, con l'entrata in vigore del d.lgs. n. 169 del 2016, è ineludibile l'utilizzo del Sistema informativo del demanio (SID), al fine di consentire l'esatta individuazione, lo stato di utilizzo dei beni, la gestione efficiente delle concessioni e la verifica analitica degli importi dovuti.

Con nota del 2018, rubricata "utilizzo condiviso del S.I.D.- il Portale del Mare", la Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rilevava la necessità di alcuni interventi indispensabili per consentire alle neocostituite Autorità di Sistema Portuale un corretto ed efficace uso del portale, essendo necessario definire nello stesso i nuovi ambiti territoriali di ogni AdSP, allo scopo anche di consentire la gestione amministrativa degli atti concessori ivi ricadenti.

A tal proposito, il Ministero rilevava l'esigenza di provvedere alla esatta definizione dell'ambito territoriale di ciascuna AdSP, avendo come riferimento la cartografia catastale

aggiornata con i necessari frazionamenti delle particelle catastali lungo i confini delle autorità stesse. Si è attivata, pertanto, una procedura condivisa fra i vari porti interessati.²⁹

Con circolare del 26 febbraio 2019 la Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato a tutte le Autorità di Sistema Portuale gli indirizzi operativi per la definizione degli ambiti di competenza e per l'aggiornamento del S.I.D - Il Portale del Mare individuando i limiti della giurisdizione territoriale delle singole Autorità di Sistema rispetto agli altri Enti gestori demaniali marittimi operanti nelle aree limitrofe. Il Ministero vigilante ha ribadito la necessità che la definizione esatta dei confini della circoscrizione di ogni singola Autorità di Sistema Portuale sia effettuata direttamente dagli Enti gestori localmente interessati, in sede di Comitato di Gestione Portuale, sentito anche l'organismo di partenariato ove ritenuto necessario.

Tale problema, non ancora risolto, è stato affrontato dalla AdSP MAC con la recente delibera del Comitato di gestione del 30 ottobre 2019, in cui l'Ente, con il coinvolgimento dell'Autorità marittima, degli Enti locali interessati e della competente Direzione della Agenzia del Demanio, indica l'*iter* per definire gli esatti limiti demaniali di competenza dell'AdSP, provvedendo, in caso di sovrapposizioni di particelle di altri Enti, al loro frazionamento. A valle di tale procedimento, che questa Corte sollecita, l'Ente si è impegnato a consegnare gli esiti della mappatura al Comitato di gestione portuale; successivamente dovrà provvedere alle prescritte implementazioni cartografiche del S.I.D. - Il Portale del Mare ed alle conseguenti comunicazioni al Ministero Vigilante, mantenendo una serrata interlocuzione con il Ministero, considerando l'obbligatorio utilizzo del S.I.D. quale unico strumento per le comunicazioni dei dati riguardanti le concessioni di aree demaniali marittime.

6.2 Servizi di interesse generale.

Il d. l.gs. n. 232 del 2017 ha disposto l'abrogazione della norma che rinviava ad un decreto del MIT l'individuazione di servizi di interesse generale nell'ambito portuale (in quanto la precedente normativa appariva obsoleta)³⁰. Si è, pertanto, operata l'abrogazione implicita del

²⁹ L'AdSP MAC provvedeva, per parte sua, a segnalare il mancato inserimento sul Portale della AdSP Mar Adriatico Centrale quale soggetto competente per i porti periferici acquisiti, come peraltro anche evidenziato dalla Autorità Marittima di Pescara soggiungendo che, per il porto di Ancona, il S.I.D. recava la dicitura di "Autorità Portuale di Ancona" in luogo di "Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale".

³⁰ Il decreto ministeriale del 14 novembre 1994, ora abrogato, indicava i seguenti servizi: A) Servizi di illuminazione. Tali servizi riguardano la gestione degli impianti di illuminazione e le relative manutenzioni,

d.m. 14 novembre del 1994³¹ essendo sopravvenute normative di settore che disciplinano compiutamente la prestazione di tali servizi. Il Ministero vigilante, con circolare del 17 aprile 2018, ha indicato che la competenza a gestire ed erogare i servizi di interesse generale previsti dal citato d.m. abrogato, spetta ora *ex lege* alle differenti autorità amministrative indicate dalle discipline di settore, ferma l'osservazione che l'AdSP possa decidere di operare autonomamente nell'ambito delle proprie competenze. Non sussiste, pertanto, alcun obbligo nell'affidamento dei suddetti servizi, fatta eccezione per quello di derivazione UE (direttiva 2000/59/CE; d.l.gs n. 182 del 2003) concernente il ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi. L'AdSP, in ordine a tale ultima attività - premesso che il primo Piano ha riguardato il porto di Ancona ed è stato approvato nell'ottobre del 2012 - ha riferito che per lo stesso porto di Ancona, è stato redatto e sottoposto alla Regione Marche il nuovo piano di gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi e dei residui del carico, per la cui istruttoria, come da ultimo prescritto dallo stesso Ente, è, allo stato, in corso la redazione del rapporto ambientale finalizzato alla verifica di assoggettabilità alla V.A.S. ai sensi del d.lgs. n. 152 del 2006 s.m.i.. Per gli altri porti (Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona), sono stati recentemente redatti i nuovi piani secondo un principio di coerenza e di sistema tra i rispettivi contenuti, ciò nell'intento di riallineare in maniera razionale la disciplina relativa alla gestione dei rifiuti nei porti medesimi. La relazione della gestione del 2018 indica l'affidamento dei seguenti servizi:

1. vigilanza e *security* del porto di Ancona, appalto triennale affidato con scadenza 26 novembre 2020, per un valore complessivo pari ad euro 2.514.951,77 (ribasso di gara del 13,18 per cento).

nonché la distribuzione di energia elettrica ai concessionari, agli utenti portuali e alle unità navali. B) Servizi di pulizia e raccolta rifiuti. Pulizia, raccolta dei rifiuti e sversamento a discarica relativa agli spazi, ai locali e alle infrastrutture comuni e presso i soggetti terzi (concessionari, utenti, imprese portuali, navi). Derattizzazione, disinfestazione e simili. Gestione della rete fognaria. Pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali. C) Servizio idrico. Gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete idrica e relative manutenzioni. Fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari ed agli utenti. D) Servizi di manutenzione e riparazione. Tali servizi sono riferiti ai beni, agli impianti, ai sistemi tecnici e tecnologici, ai mezzi meccanici oggetto di concessione, di proprietà, ovvero utilizzati da soggetti operanti in porto. E) Stazioni marittime passeggeri. Gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri. F) Servizi informatici e telematici. Fornitura di sistemi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni resi alle amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, alla utenza e, più in generale, ai servizi marittimi. G) Servizi comuni al settore industriale e al settore commerciale del porto.

³¹ Sul decreto si è espresso il Consiglio di Stato, Sez. VI con il parere n. 1668 del 2017 valutando in modo favorevole la scelta soppressiva della legge nella parte in cui operava il rinvio al "decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per quanto riguarda l'individuazione dei servizi di interesse generale".

2. Traffico passeggeri ed automezzi del porto di Ancona, appalto quinquennale affidato con scadenza 30 giugno 2020, per un valore complessivo di euro 3.473.125 (ribasso di gara 5 per cento).
3. Bus navetta passeggeri, appalto triennale affidato con scadenza 28 febbraio 2021, per un valore complessivo di euro 448.352 (ribasso di gara 22.2 per cento).
4. Spazzamento e pulizia strade, piazzali e banchine del porto di Ancona, appalto quadriennale affidato con scadenza 31 marzo 2020, per un valore complessivo di euro 703.593 (ribasso di gara 24.25 per cento).
5. Pulizia degli specchi acquei del porto di Ancona, appalto quadriennale affidato con scadenza 1° aprile 2020, per un valore complessivo di euro 504.211 con ribasso di gara irrisorio.
6. Applicativo web “port community system”, cottimo fiduciario finalizzato al dialogo telematico con lo Sportello unico doganale affidato per euro 76.910 e già espletato.
7. Rete *wi-fi* passeggeri e utenti porto di Ancona, appalto in proroga dal valore di euro 71.624.
8. Pulizia ed igiene ambientale, appalto in corso in assenza di una soluzione Consip; con bando di gara pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Europea GU/S S211 del 31 ottobre 2019 è stata indetta la procedura aperta ex artt. 60 e 95, comma 3, lettera a) d.lgs. n.50 del 2016 e s.m.i. per l’affidamento del relativo servizio.
9. Informazioni ai passeggeri in transito a mezzo cartelloni, affidamento diretto dal valore di euro 19.376 trimestrali cui è seguita una determinazione segretariale del 13 novembre 2018, di affidamento per il periodo dall’11 novembre 2018 al 10 novembre 2019 per un corrispettivo di euro 3.500,00.
10. Vigilanza non armata presso il parcheggio scalo Marotti, affidamento diretto alla ditta che si occupa della vigilanza, valore annuo di euro 19.376 con scadenza 31 dicembre 2018.³²

³² In data 25 luglio 2018, l’AdSP ha acquisito, tra le altre, l’area denominata Scalo Marotti, al fine di adibirla ad area doganale centralizzata di sosta dei mezzi pesanti (c.d. Recinto di Temporanea custodia doganale) in attesa del disbrigo delle formalità doganali prima dell’imbarco o successivamente allo sbarco, ottemperando alle esigenze operative e di controllo manifestate dall’Agenzia delle Dogane e dal Comando di Guardia di Finanza. L’AdSP ha avviato un procedimento di implementazione di un sistema di vigilanza basato sull’ “intelligenza artificiale”. Non potendo più gestire provvisoriamente la fase intermedia con affidamenti di breve durata in attesa degli esiti della suddetta sperimentazione, che, in origine, apparivano di prossima definizione, ma oramai differiti per ragioni tecniche di affinamento del sistema stesso, l’Ente ha avviato una procedura ad evidenza pubblica per

11. Manutenzione illuminazione porto di Ancona, affidamento diretto di euro 9.481 per l'anno 2018.³³
12. Manutenzione illuminazione porto di Ortona, affidamento diretto di euro 10.200 per l'anno 2018.
13. Ritiro, trasporto e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi prodotti a bordo delle navi del porto di Ancona, appalto quadriennale con scadenza 31 ottobre 2022, dal valore di euro 9.109.440 (ribasso di gara 5,11 per cento).
14. Gestione, raccolta, trasporto, recupero e smaltimento dei rifiuti pericolosi e non prodotti nel porto di San Benedetto, appalto con scadenza 30 settembre 2019³⁴.
15. Servizio ferroviario in ambito portuale che permette alla ditta aggiudicataria l'effettuazione di tale attività a tariffe determinate; a causa del modesto flusso delle prestazioni ferroviarie tale attività non è ritenuta sufficientemente remunerativa, è comunque stata affidata a fronte di un canone annuo corrisposto dalla ditta pari ad euro 5.320.
16. Servizio idrico del porto di Ancona, a seguito di una prima gara andata deserta, è stata rilasciata una concessione con scadenza 30 giugno 2023.
17. Servizio idrico del porto di Ortona, concessione rilasciata con scadenza 30 novembre 2019.
18. Passeggeri e diritti di *security* del porto di Ancona, effettuato in forma diretta dall'AdSP.

la individuazione dell'operatore economico preposto al servizio di vigilanza in trattazione per almeno un biennio atto a garantire la conclusione della sperimentazione del suddetto sistema: la delibera a contrarre, che darà abbrivio al procedimento, è in corso di pubblicazione.

³³ Per quanto attiene la manutenzione degli impianti di pubblica illuminazione nei porti del sistema portuale l'Ente ha effettuato una ricognizione degli impianti per le conseguenti determinazioni. Vigono al momento gli affidamenti a operatori economici *ex art. 36, comma 2 lettera a)* del d.lgs. n. 50 del 2016 ss. mm. ii. L'AdSP ha comunicato che sta valutando l'opportunità di prevedere soluzioni che permettano di conseguire, contestualmente alle attività di ordinaria manutenzione, la riqualificazione degli impianti interessati.

³⁴ Nelle more della formale approvazione e dell'attuazione – in via definitiva – dello specifico piano *ex d. lgs. n. 182 del 2003*, in considerazione dell'acquisizione di ulteriori ambiti portuali in capo all'AdSP, un tempo facenti capo alla Autorità Marittima, nell'ambito portuale di San Benedetto del Tronto, l'Ente ha assegnato, su domanda di concessione, un'area demaniale marittima per l'allocatione di due isole ecologiche ad operatore qualificato, il cui titolo demaniale spirato al 30.09.2019 è in corso di rinnovo, a fronte della nuova domanda formalizzata in tal senso, di cui sono in corso le relative pubblicazioni, ciò in via transitoria in attesa della formale approvazione e dell'attuazione del predetto piano. Il servizio di raccolta è rimasto in capo al Comune di San Benedetto a mezzo società preposta.

6.3 Operazioni e servizi portuali

L'art. 6 c. 1, lettera a) della l. n. 84 del 1994 affida all'AdSP l'indirizzo, la programmazione, il coordinamento, la promozione ed il controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali che si svolgono nella circoscrizione portuale e, a tal fine, sono stati adottati e aggiornati specifici regolamenti.

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

Quanto alle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, con Ordinanza presidenziale del 13 gennaio 2016, l'Ente ha approvato e reso esecutivo il relativo Regolamento atto ad individuare ed a predeterminare l'elenco delle operazioni e dei servizi portuali di cui al citato art.16, fermo restando che la ricognizione annuale delle suddette attività consente, da un lato, di verificare il programma proposto dalle imprese, ma anche di introdurre, per ragioni strettamente funzionali alle esigenze portuali, sempre più avviate alla specializzazione oltre che alla modernizzazione, nuove tipologie di attività differenti a quelle già ricomprese in detto elenco idonee, in quanto tali, a rientrare tra quelle autorizzabili.

Nel suddetto Regolamento, nel rispetto dei principi di trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, sono delineati i requisiti che l'aspirante operatore portuale deve possedere, in termini di idoneità professionale, capacità economica, tecnica ed organizzativa, ai fini del rilascio delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali: il numero di autorizzazioni rilasciabili è predeterminato ogni anno, sentita la commissione consultiva, come prescritto dall'art. 16 comma 7 della l.n.84 del 94, in relazione alle esigenze di funzionalità del porto e del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore.

Tale disciplina prevede le seguenti disposizioni in materia di oggetto, tipologia e numero massimo di autorizzazioni e concessioni nel porto di Ancona:

n.5 di tipo "A": ciclo completo di ogni attività;

n.2 autorizzazioni di tipo “B”: attività di imbarco e sbarco nel Molo Sud;

n.7 autorizzazioni di tipo “C”: fasi parziali del ciclo completo;

n.3 autorizzazioni di tipo “D”: attività per operazioni di tipo specialistico.

Le seguenti tabelle evidenziano il numero massimo di autorizzazioni approvate nel 2017 e nel 2018, in alcuni casi la stessa impresa affidataria ha più autorizzazioni di tipo diverso.

Tabella 15 - Numero autorizzazioni per operazioni e servizi portuali autorizzabili.

Descrizione	2017		2018	
	Ancona	Ortona	Ancona	Ortona
Operazioni portuali:	18	5	18	5
Servizi portuali:				
1.Incolonnamento automezzi con passeggeri	0	0	0	5
2.Riparazione manutenzione contenitori	7	2	2	0
3.Sorveglianza/vigilanza antifurto-antincendio	3	2	2	
4.Servizio shuttle merci	8	4	4	
5.Noleggio mezzi sollevamento e traslazione	5	4	4	5
6.Rizzaggio, derizzaggio, fissaggio merce, taccaggio auto, su navi, vagoni ferroviari	7	3	2	5
7.Pesatura merci	0	3	2	5
8.Marcatura, smarcatura, conteggio, cernita merce	0	3	2	5
9.Pulizia merci e ricondizionamento colli	0	3	2	0
10.Controllo qualitativo/quantitativo merce		3	2	0
11.Tramacco (Riempimento /svuotamento contenitori)	4	3	4	0
12. Eliminazione residui ciclo operazioni portuali	0	0	0	5
13.Servizio conteggio veicoli	0	0	0	5
14.Servizio di bigliettazione	0	0	0	5
Totale Autorizzazioni	41	36	28	46

Il totale del personale dipendente presso le imprese autorizzate è pari a 211 unità al 31 dicembre 2017 e cresce di 1 unità al 31 dicembre 2018.

6.4 Attività negoziale dell'AdSP

Le seguenti tabelle riportano l'elenco delle attività concretizzate dall'AdSP nel biennio riguardanti l'acquisizione di lavori per manutenzione ordinaria e straordinaria.

Tabella 16 - Manutenzione ordinaria

Servizi	2017	2018	var. ass.	var. %	Inc.2017	Inc.2018
riparazioni di mezzi di trasporto ad uso civile, di sicurezza	7.784	5.758	-2.026	-26,03	0,68	0,35
gestione di beni immobili	788.692	1.232.270	443.578	56,24	69,08	74,74
riparazione di mobili e arredi	3.538	706	-2.832	-80,04	0,31	0,04
riparazione di impianti e macchinari	189.117	197.398	8.281	4,38	16,56	11,97
riparazione di attrezzature	210	73	-137	-65,24	0,02	0,00
riparazione di macchine per ufficio	2.105	227	-1.877	-89,20	0,18	0,01
riparazione di altri beni materiali	19.898	28.255	8.357	42,00	1,74	1,71
gestione di terreni e altri beni materiali non prodotti	130.373	184.081	53.709	41,20	11,42	11,16
Totale	1.141.716	1.648.768	507.052	44,41	100,00	100,00

La spesa per la manutenzione ordinaria risulta in crescita di complessivi euro 507.052 su cui incidono in misura rilevante le spese legate alle riparazioni dei beni immobili che aumentano di euro 443.578.

Tabella 17 - Manutenzione straordinaria

Servizi	2017	2018	var. ass.	var. %
Parti comuni in ambito portuale, compresa la manutenzione dei fondali.	1.863.521	1.610.757	-252.765	-14
Immobili utilizzati dall'Ente	12.586	728	-11.858	-94
Totale	1.876.107	1.611.485	-264.622	-14

La spesa per la manutenzione straordinaria risulta in diminuzione di complessivi euro 264.622. Quanto ai lavori in economia, l'AdSP ha comunicato che essi sono realizzati mediante affidamenti diretti ai sensi dell'art. 36 del d.lgs. n. 50 del 2016, nel rispetto del principio di rotazione degli operatori economici, non potendo operare autonomamente in carenza delle risorse necessarie.

Per quanto attiene alle opere infrastrutturali di natura strategica l'AdSP ha indicato unicamente quella di seguito evidenziata in tabella.

Tabella 18 - Opera infrastrutturale in corso di realizzazione

Descrizione	Adeguamento strutturale banchina d'ormeggio n. 22
Fonte di finanziamento	Finanziamento statale
Data aggiudicazione dei lavori	14-lug-16
Data inizio dei lavori	09-feb-17
Data fine lavori	Prevista per primavera 2020
Tipo di gara	Procedura aperta ad evidenza pubblica
Costo lavori aggiudicati	4.263.090,07
Perizie di varianti suppletive:	
Perizia variante n. 1	4.255.052,47
Perizia variante n. 2	4.299.908,86
Perizia variante n. 3	4.567.310,66
Perizia variante n. 4	4.686.228,88
Costo totale lavori	4.686.228,88
Quadro economico complessivo dell'intervento	9.000.000,00
Stato di avanzamento	4.097.704,33
Collaudo	Eseguite n. 4 visite in corso d'opera

Nel biennio in osservazione l'Ente non ha realizzato interventi infrastrutturali finanziati con fondi comunitari né intrapreso o realizzato opere, attraverso forme di partenariato pubblico o privato. I contributi comunitari conseguiti, come riferito dall'AdSP, riguardano, per lo più, attività progettuali, studi economico-giuridici, informatizzazione dei servizi.

Le forniture di energia elettrica, gas, carburante, telefonia fissa e mobile, combustibili per riscaldamento e buoni pasto avvengono attraverso convenzioni Consip ai sensi dell'art. 1 comma 7, del d.l. n. 95 del 2012, convertito in l. n. 135 del 2012. Si ricorda che nel caso di acquisti di beni e servizi informatici sopra soglia (art. 1. commi 512 e 516 della l. n. 208 del 2015 e art. 35 del d.lgs. n. 50 del 2016), sussiste l'obbligo di ricorrere agli strumenti di acquisto e negoziazione della CONSIP e dei soggetti aggregatori, salvo autorizzazione motivata all'acquisto autonomo resa dall'organo di vertice, per indisponibilità o inidoneità del bene o servizio oggetto di convenzione ovvero nei casi di necessità e urgenza, da trasmettere all'ANAC e all'AgID.

6.5 Traffico portuale

Nel biennio in osservazione nei porti è transitato un numero di passeggeri pari a 1.095.395 nel 2017 e 1.163.720 nel 2018. Le merci che i porti hanno complessivamente movimentato sono pari a 9.704.974 tonnellate nel 2017 e 9.453.528 tonnellate nel 2018.

Per quanto attiene al traffico passeggeri, il rapporto statistico 2018 redatto dall'Ente, registra una crescita nel porto di Ancona sia dei passeggeri, (151.266 nel 2018 in crescita del 6 per cento rispetto al 2017, con dati in aumento) sia dei viaggiatori in traghetti sia dei croceristi (40 navi da crociera rispetto alle 27 del 2017). Crescono tutti gli spostamenti con i vettori da e verso la Grecia (che riguarda il 71 per cento del totale) con l'Albania (con una crescita del 29 per cento degli scali con Durazzo) e la Croazia (più 7 per cento).

Crescono anche i passeggeri del porto di Pesaro, (11.631 del 35 per cento) e quello di Ortona, (917 rispetto ai 642 del 2017).

Appare evidente come il settore del turismo sia un ambito in crescita e di pregio per l'AdSP.

Per i porti di Ancona ed Ortona sono transitati automezzi nuovi in esportazione pari a n.4.793 nel 2017 e n.6.731 nel 2018, con una consistente crescita di quelli del porto di Ortona che con i suoi 6.695 veicoli copre quasi interamente il volume movimentato ed aumenta rispetto al 2017 del 17 per cento.

Tutti questi numeri risultano in positiva crescita.

Tabella 19 - Movimentazione merci.

Descrizione	2017				2018				Var. %
	Ancona	Ortona	Pesaro	Tot.	Ancona	Ortona	Pesaro	Tot.	
Traffico merci liquide in Tonn.	4.643.313	409.460		5.052.773	4.607.454	430.294		5.037.748	-0,30
Traffico merci solide in Tonn.	581.810	614.617		1.196.427	305.619	570.315		875.934	-26,79
Totale merci alla rinfusa	5.225.123	1.024.077	0	6.249.200	4.913.073	1.000.609	0	5.913.682	-5,37
Totale merci varie in colli	3.444.877	10.897		3.455.774	3.527.125	12.721		3.539.846	2,43
Totale merci	8.670.000	1.034.974	0	9.704.974	8.440.198	1.013.330	0	9.453.528	-2,59
N containers (T.E.U.*)	168.578	0		168.578	159.061	0		159.061	-5,65
N contenitori movimentati	101.866	0		101.866	147.650	0		147.650	44,95
Totale numero contenitori	270.444	0	0	270.444	306.711	0	0	306.711	13,41
Numero passeggeri	1.085.967	642	8.643	1.095.252	1.151.266	917	11.631	1.163.814	6,26

Il porto di Ancona si conferma centrale nel traffico internazionale delle cd. Autostrade del Mare Adriatico, con una crescita delle tonnellate trasportate, pari a 4.770.465³⁵, dell'1,4 per cento rispetto all'anno precedente. Tali merci provengono prevalentemente dalla Grecia (78 per cento), segue il traffico con l'Albania (18 per cento) e con la Croazia (4 per cento). Le merci viaggiano prevalentemente su autotreni che nel 2018 hanno fatto registrare n.147.650 transiti totali, di cui una percentuale stabile sulla direttrice greca (80 per cento), in forte crescita da e per l'Albania (15 per cento totale in aumento del 34 per cento) con un calo del 12 per cento dei residui transiti con la Croazia.

Il calo del traffico dei TEU conferma Ancona come porto non attrattivo per tali transiti sia per la concorrenza di altre AdSP con più alta vocazione, sia per la debolezza dei collegamenti dell'area del retroporto. L'inverso aumento delle tonnellate di merci trasportate nei container (in prevalenza prodotti chimici per il 23 per cento ed alimentari ed agricoli per analogo 23 per cento) dimostra, al contrario, la vitalità del mercato con i Balcani.

Calano anche le merci solide rinfuse in transito nel porto di Ancona; il fenomeno tocca ogni bene in transito, ma principalmente il grano il cui traffico tende a scomparire ponendo un problema di utilità delle grandi strutture di stoccaggio presenti nel porto.

Il porto di Ortona presenta dati in riduzione del traffico merci solide (anche qui vi è una forte contrazione dei cereali pari al 23 per cento) ed un buon aumento delle rinfuse liquide (5 per cento), in prevalenza gasolio.

6.6 Contenzioso

I contenziosi considerati dall'Ente per la valutazione della consistenza del Fondo rischi (in ragione di un almeno probabile rischio di soccombenza, salva l'adozione di criteri più prudenziali che incontrano sempre il favore degli organismi vigilanti), sono tutti di natura tributaria. Le liti prese in esame concernono una serie di atti di accertamento emessi dalla Regione Marche nei confronti della Holding Porto Ancona S.r.l. (società in liquidazione già partecipata dall'AP) a titolo di richiesta di pagamento dell'imposta regionale sulle concessioni per l'occupazione e l'uso del demanio marittimo relativamente alle annualità 2008, 2009, 2010 e 2011 per complessivi euro 95.959,08.

³⁵ Dato EXPO al quale al peso effettivo delle merci trasportate si aggiunge anche quello della tara.

Il rischio legato al contenzioso copre interamente la voce del fondo rischi ed oneri pari ad euro 102.315, il che non appare congruo, considerando la presenza di ulteriori pendenze giudiziali rispetto a quelle di natura tributaria. Come riportato nella seguente tabella.

Tabella 20 - Suddivisione contenziosi per tipologia

Tipologia	N.
Contenziosi Amministrativi	38
Contenziosi Civili	4
Contenziosi Tributari	3
Contenzioso Tribunale superiore delle acque	1
Tot.	46

Per la somma in contestazione riferita all'annualità 2008 è pendente il giudizio in Cassazione, mentre, per quanto concerne le annualità successive i ricorsi sono tuttora pendenti dinanzi alla Commissione tributaria provinciale di Ancona.

Si osserva che l'AP di Ancona, con delibera commissariale dell'8 novembre 2011, ha stipulato in favore del liquidatore della Holding Porto Ancona S.r.l. una fideiussione bancaria per complessivi euro 102.314,53³⁶ per tenerlo indenne da eventuali richieste di pagamento (in relazione ai già menzionati avvisi di accertamento) derivanti dalla soccombenza nei succitati contenziosi in ragione dell'avvenuto scioglimento della società.

Riguardo al tema della corretta valutazione del fondo rischi contenzioso si rileva, con perplessità, che fra le poste che vincolano il risultato di amministrazione del bilancio di previsione del 2018, figurano euro 420.000 a causa di un contenzioso del lavoro perso in primo grado. A fronte di tale vincolo non si riscontra analogo accantonamento nell'apposito fondo. Da un approfondimento istruttorio, peraltro, è emerso che il numero dei contenziosi in essere alla data odierna è pari a 46 liti che spaziano nei campi del civile, tributario ed amministrativo. Ricordando che l'attività di valutazione del rischio, oltre a dimostrare capacità gestionali, ha la finalità di tutelare il patrimonio dell'ente da possibili impegni finanziari che, riflettendosi immediatamente sul risultato di esercizio, potrebbero minarne la consistenza, si invita l'Ente,

³⁶ Tale importo corrisponde all'attuale ammontare stanziato a fondo contenzioso del bilancio.

per il futuro, a compiere attente e prudenziali analisi di tutti i rischi senza alcun limite di genere rispetto al contenzioso e si raccomanda al Collegio dei revisori una puntuale vigilanza di tale attività.

6.7 Andamento della partecipazione posseduta

Ai sensi dell'art. 20 Tusp, con nota del 6 novembre 2017, l'Ente ha comunicato alla Corte dei conti, la titolarità di una modesta partecipazione pari allo 0,50 per cento nel Consorzio Formazione Logistica Intermodale C.F.L.I. e con successiva nota del 10 novembre 2017 ha rappresentato il recesso dal suddetto Consorzio, evidenziando che la relativa partecipazione non si appalesava strettamente necessaria al perseguimento delle finalità istituzionali dell'Amministrazione. È seguita una presa d'atto del Consiglio direttivo del C.F.L.I., in data 15 dicembre 2017.

Ai fini della implementazione del portale dedicato del Ministero dell'Economia e delle Finanze ai sensi dell'art. 20, comma 1 e 3 Tusp l'Ente ha proceduto, pur in assenza di quote di partecipazione, alla ricognizione definitiva in ordine alla insussistenza delle stesse, attestando la non detenzione di partecipazioni in società.

Con Delibera presidenziale del 30 maggio 2019, trasmessa al Collegio dei Revisori dei conti e pubblicata sul sito internet istituzionale, l'Ente, in sede di ricognizione ha confermato la non detenzione, a decorrere dalla data del 31 dicembre 2017, di alcuna partecipazione diretta o indiretta in società.

Da un approfondimento istruttorio è però emerso che, nel 2016, l'AdSP ha deliberato, per un importo di euro 10.000 la partecipazione, quale socio fondatore, dell'Istituto tecnico professionale nel dominio della mobilità sostenibile – Polo Inoltra – Ortona (I.T.S.MO.ST.), come deliberato dal Comitato di gestione con delibera del 17 gennaio 2018.

Le motivazioni addotte nell'atto sono sostanzialmente legate ad un mero impegno a sostenere una formazione terziaria e professionale ed a partecipare alla diffusione dell'innovazione tecnica, conoscitiva e relazionale nel territorio.

Si osserva, infine, che l'Ente sostiene spese per associazioni quali *Import*, *Med cruise* e *Clia* che nel 2017 sono pari ad euro 35.576 e nel 2018 salgono ad euro 42.225 includendo anche la SITGB, Società Italiana Bitume ed Asfalto. Si raccomanda il Collegio di verificare la compatibilità legittimo-strategica e la coerenza economica di tale impegno finanziario dell'AdSP.

7. GESTIONE FINANZIARIA ED ECONOMICO PATRIMONIALE

7.1 Sintesi dei dati della gestione

Il bilancio consuntivo per l'esercizio 2017 è il primo relativo alla gestione della nuova AdSP che ha ereditato la gestione dell'AP di Ancona la quale aveva aderito alla sperimentazione contabile prevista dal d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132 come evidenziato nel precedente referto.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati della gestione finanziaria ed economico-patrimoniale nel biennio desunti dalla documentazione inviata dall'Ente.

Tabella 21 – Sintesi dei dati contabili

Descrizione	2017	2018	Variazione assoluta	Variazione %
saldo corrente	6.761.000	4.610.990	-2.150.010	-31,80
saldo in c/capitale	2.915.033	-2.317.178	-5.232.211	-179,49
a) Avanzo del saldo corrente e capitale	9.676.033	2.293.812	-7.382.220	-76,29
b) Avanzo d'amministrazione	104.813.349	103.885.308	-928.040	-0,89
c) Avanzo economico	3.197.422	2.261.926	-935.496	-29,26
d) Patrimonio netto	41.135.781	43.397.707	2.261.926	5,50

I saldi, sia di parte corrente sia in conto capitale, diminuiscono, rispettivamente, del 31,8 per cento (2,15 milioni in valore assoluto) e del 179,5 per cento (5,23 milioni in valore assoluto), conseguentemente l'avanzo espressione di tali dati diminuisce del 76,3 per cento passando da 9,6 milioni del 2017 a 2,3 milioni del 2018 (7,4 milioni in valore assoluto).

Analogo andamento, anche se molto contenuto, si rileva nell'avanzo di amministrazione che decresce di un importo pari ad euro 928.040 in valore assoluto.

L'avanzo economico decresce del 29,3 per cento (2,3 milioni del 2018 a fronte dei 3,2 milioni del 2017).

Il patrimonio netto mostra un incremento pari a 2,3 milioni (5,5 per cento).

L'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, che nel 2017 si attestava ad un positivo anticipo rispetto alle scadenze di -0,08 giorni, peggiora nel 2018 registrando un ritardo di 8,8

giorni. Si confida che la definitiva organizzazione dell'AdSP permetta già nel 2019 di ricondurre a livelli ordinari tale indicatore.

7.2 La gestione finanziaria

La tabella seguente riporta i dati relativi alle voci delle entrate accertate negli esercizi in esame.

Tabella 22 - Entrate

Entrate correnti			Variazioni	
Trasferimenti correnti	2017	2018	assoluta	%
Trasferimenti da parte dello Stato	212.271,99	212.271,99	0,00	0,00
Trasferimenti da parte delle Regioni	2.000,00	16.000,00	14.000,00	700,00
Trasferimenti da parte dei Comuni e delle Province	17.000,00	8.000,00	-9.000,00	-
Trasferimenti da parte di altri Enti del settore pubblico	21.521,39	38.455,53	16.934,14	-
Totale	252.793,38	274.727,52	21.934,14	8,68
Entrate tributarie				
Gettito sulle merci imbarcate e sbarcate	5.095.442,73	4.899.373,35	-196.069,38	-3,85
Gettito della tassa di ancoraggio	1.434.530,71	935.938,45	-498.592,26	-34,76
Proventi di autorizzazioni per operazioni portuali	633.636,17	676.241,77	42.605,60	6,72
Proventi per autorizzazioni per attività svolte nel porto	6.221,77	23.496,58	17.274,81	277,65
Totale	7.169.831,38	6.535.050,15	-634.781,23	-8,85
Entrate extra tributarie				
Entrata dalla vendita e dall'erogazione dei servizi	2.425.291,58	2.556.634,32	131.342,74	5,42
Redditi e proventi patrimoniali	4.580.356,28	4.270.722,74	-309.633,54	-6,76
Poste correttive e compensative di uscite correnti	1.610.237,54	175.914,41	-1.434.323,13	-89,08
Entrate non classificabili in altre voci	35.791,39	277.362,57	241.571,18	674,94
Totale	8.651.676,79	7.280.634,04	-1.371.042,75	-15,85
Totale Entrate correnti	16.074.301,55	14.090.411,71	-1.983.889,84	-12,34
Entrate in conto capitale				
Riscossione crediti	580,43	1.500,00	919,57	158,43
Trasferimenti dello Stato	6.300.340,99	4.862.750,00	-1.437.590,99	-22,82
Trasferimenti dalle Regioni	850.000,00	0,00	-850.000,00	-
Trasferimenti da Comuni e Province	0,00	0,00	0,00	-
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico/privato	133.238,06	2.087,85	-131.150,21	-98,43
Totale Entrate in conto capitale	7.284.159,48	4.866.337,85	-2.417.821,63	-33,19
Entrate per conto terzi e partite di giro				
Entrate per partite di giro	1.282.268,49	1.407.245,97	124.977,48	9,75
Entrate per conto terzi e partite di giro	0,00	0,00	0,00	-
Totale Entrate per conto terzi e partite di giro	1.282.268,49	1.407.245,97	124.977,48	9,75
Totale Entrate complessive	24.640.729,52	20.363.995,53	-4.276.733,99	-17,36

Il totale delle entrate, nel 2018, scende a 20,4 milioni a fronte dei 24,6 milioni del 2017 (17,4 per cento) con minori entrate pari a 4,3 milioni in valore assoluto. La variazione negativa si riconduce ad una generale diminuzione sia delle entrate correnti (12,3 per cento) sia delle

entrate in conto capitale (33,2 per cento). In particolare, per le entrate correnti si rileva un aumento dell'8,7 per cento dei trasferimenti correnti mentre le entrate tributarie perdono l'8,9 per cento (euro 634.781 in valore assoluto) e quelle extratributarie diminuiscono del 15,8 per cento (1,4 milioni in valore assoluto). Tra le entrate tributarie spicca la diminuzione del gettito derivante dalle tasse di ancoraggio (34,7 per cento) che passa da 1,4 milioni del 2017 a euro 935.938 del 2018, al quale fa riscontro, anche se in misura minore (3,8 per cento), il decremento del gettito sulle merci imbarcate e sbarcate.

Si segnala l'incidenza del 65,2 per cento, per il 2017, e del 69,2 per cento, per il 2018, del totale delle entrate correnti sul totale generale.

All'interno delle entrate in conto capitale si registra la diminuzione (22,8 per cento), dei trasferimenti dello Stato, di un importo pari a 1,4 milioni in valore assoluto e l'azzeramento, nel 2018, dei trasferimenti dalle Regioni; anche i trasferimenti da altri enti del settore pubblico-privato calano del 98,4 per cento (euro 133.238 nel 2017 e euro 2.088 nel 2018). Le entrate in conto capitale diminuiscono tra i due esercizi di 2,4 milioni e la loro incidenza sul totale generale passa dal 29,6 per cento del 2017 al 23,9 per cento del 2018.

Le entrate per partite di giro includono ritenute erariali e previdenziali e quelle riferite allo *split payment* dell'Iva.

La tabella seguente riporta i dati relativi alle voci delle spese impegnate negli esercizi in esame.

Tabella 23 - Spese

Spese correnti	2017	2018	Variaz.assoluta	Variaz.%
Uscite per gli Organi	275.975,69	350.001,79	74.026,10	26,82
Oneri per il personale in attività di servizio	3.272.942,69	2.972.926,25	-300.016,44	-9,17
Uscite per l'acquisto di beni di consumi e servizi	851.854,89	1.026.551,92	174.697,03	20,51
Uscite per prestazioni istituzionali	4.623.831,18	4.907.952,40	284.121,22	6,14
Trasferimenti passivi	14.800,00	19.000,00	4.200,00	28,38
Oneri finanziari	18.072,03	16.092,05	-1.979,98	-10,96
Oneri tributari	30.728,50	33.721,94	2.993,44	9,74
Poste correttive e compensative di entrate correnti	95.469,66	27.952,66	-67.517,00	-70,72
Uscite non classificabili in altre voci	129.627,00	125.222,34	-4.404,66	-3,40
Totale	4.912.528,37	5.129.941,39	217.413,02	4,43
Totale spese correnti	9.313.301,64	9.479.421,35	166.119,71	1,78
Spese in conto capitale				
Acquisizione di beni di uso durevole e opere immobiliari e investimenti	3.996.246,15	6.415.361,93	2.419.115,78	60,53
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	316.500,44	502.724,40	186.223,96	58,84
Partecipazioni e acquisto di valori mobiliari	0,00	10.000,00	10.000,00	
Concessioni di crediti e anticipazioni	0,00	1.500,00	1.500,00	
Indennità di anzianità e similari al personale cessato dal servizio	56.379,61	253.929,13	197.549,52	350,39
Totale spese in conto capitale	4.369.126,20	7.183.515,46	2.814.389,26	64,42
Uscite per partite di giro				
Uscite aventi natura di partite di giro	1.282.268,49	1.407.245,97	124.977,48	9,75
Totale generale	14.964.696,33	18.070.182,78	3.105.486,45	20,75
Totale generale entrata	24.640.729,52	20.363.995,53	-4.276.733,99	-17,36
Totale generale spesa	14.964.696,33	18.070.182,78	3.105.486,45	20,75
Avanzo/disavanzo	9.676.033,19	2.293.812,75	-7.382.220,44	-76,29

Il totale generale delle spese impegnate aumenta del 20,7 per cento, tra il 2017 e il 2018, passando da 15 milioni a 18 milioni. Tra le spese correnti, che nel totale aumentano dell'1,8 per cento, crescono del 20,5 per cento le uscite per l'acquisto di beni di consumi e servizi (174.697 euro in valore assoluto), del 26,8 per cento le uscite per gli organi (euro 74.026) e del 6,1 per cento le uscite per prestazioni istituzionali pari a 4,6 milioni nel 2017 e a 4,9 milioni nel 2018 (euro 248.121 in valore assoluto) che comprendono, oltre alle spese attinenti al funzionamento del porto, anche gli oneri di gestione della *Security* pari a euro 1.995.634 nel 2017 e a 1.896.762 euro nell'esercizio successivo. L'incidenza del totale delle spese correnti su quello generale è del 62,2 per cento nel 2017 e del 52,5 per cento nel 2018.

Il totale delle spese in conto capitale si incrementa, nel 2018, del 64,4 per cento (2,8 milioni in valore assoluto); la voce che contribuisce in modo considerevole è quella relativa all'acquisizione di beni di uso durevole e opere immobiliari e investimenti che dai quasi 4 milioni del 2017 passa ai 6,4 milioni del 2018 con un aumento del 60,5 per cento (2,4 milioni in valore assoluto).

7.3 Situazione amministrativa

La seguente tabella riporta i dati, degli esercizi in esame, che compongono il quadro finanziario.

Tabella 24 - Situazione amministrativa

Rendiconto finanziario	2017	2018	Variazione. ass.	Var. %
Consistenza di cassa al 1° gennaio	77.918.821	85.724.890	7.806.069	10,02
Riscossioni				
- in conto competenza	19.928.497	18.620.171	-1.308.326	-6,57
- in conto residui	2.280.710	1.643.901	-636.809	-27,92
Totale	22.209.206	20.264.071	-1.945.135	-8,76
Pagamenti				
- in conto competenza	12.346.506	15.357.631	3.011.125	24,39
- in conto residui	2.056.632	2.810.634	754.001	36,66
Totale	14.403.138	18.168.264	3.765.127	26,14
Consistenza di cassa al 31 dicembre	85.724.890	87.820.697	2.095.807	2,44
Residui attivi				
- degli esercizi precedenti	18.997.435	18.484.978	-512.458	-2,70
- dell'esercizio	4.712.233	1.743.825	-2.968.408	-62,99
Totale	23.709.668	20.228.803	-3.480.866	-14,68
Residui passivi				
- degli esercizi precedenti	2.003.019	1.451.639	-551.380	-27,53
- dell'esercizio	2.618.191	2.712.552	94.361	3,60
Totale	4.621.209	4.164.191	-457.019	-9,89
Avanzo d'amministrazione	104.813.349	103.885.308	-928.040	-0,89

La consistenza di cassa iniziale si incrementa, nel biennio, del 10 per cento (7,8 milioni in valore assoluto); il totale delle riscossioni cala dell'8,7 per cento passando dai 22,2 milioni del 2017 ai 20,2 milioni del 2018 (1,9 milioni in valore assoluto). Gli importi più consistenti si rilevano nelle riscossioni di competenza (19,9 milioni nel 2017 e 18,6 milioni nel 2018) che mostrano un

decremento del 6,5 per cento mentre quelle in conto residui, più contenute, evidenziano un calo maggiore, pari al 27,9 per cento.

Il totale dei pagamenti cresce del 26,1 per cento, con un aumento pari a 3,8 milioni in valore assoluto (14,4 milioni nel 2017 a fronte dei 18,2 milioni nel 2018). Gli importi della competenza risultano più consistenti (12,3 milioni nel 2017 e 15,3 milioni nel 2018) con aumento in valore assoluto pari a 3 milioni (24,4 per cento) rispetto a quelli in conto residui che presentano importi pari a 2,8 milioni nel 2018 contro i 2 milioni dell'esercizio precedente con un aumento del 36,7 per cento. La consistenza di cassa alla fine dell'esercizio risulta in aumento del 2,4 per cento (2,1 milioni in valore assoluto) ed è pari ad euro 87.820.697 al 31 dicembre 2018.

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

L'esposizione dei dati riportati evidenzia un avanzo di amministrazione, pari a 104,8 milioni per il 2017 e 103,9 milioni per il 2018 con un decremento in valore assoluto di euro 928.040. L'avanzo è ripartito come rappresentato nella tabella seguente.

Tabella 25 - Ripartizione dell'avanzo di amministrazione

Parte vincolata	2017	2018	Var. ass.	Var. %
Trattamento di fine rapporto	1.015.458	912.678	-102.780	-10,12
Crediti di difficile esigibilità	2.641.747	46.305	-2.595.442	-98,25
Recupero/restituzione competenze personale (d.l. 78/2010)	417.493	396.752	-20.741	-4,97
Fondi interventi e finanziamenti e/o altre spese	15.680.265	27.986.687	12.306.422	78,48
Finanziamenti a specifica destinazione	71.846.971	65.013.314	-6.833.657	-9,51
Totale parte vincolata	91.601.934	94.355.736	2.753.802	3,01
Parte disponibile	13.211.415	9.529.572	-3.681.843	-27,87
Totale risultato di amministrazione	104.813.349	103.885.308	-928.040	-0,89

Il totale della parte vincolata cresce del 3 per cento (2,8 milioni in valore assoluto) a causa dell'incremento (78,5 per cento) dei fondi stanziati dall'Ente per interventi e finanziamenti o altre spese che dai 15,7 milioni del 2017 arrivano a circa 28 milioni nel 2018 compensando ampiamente gli importi delle altre voci, tutti in riduzione. La parte disponibile decresce del

27,9 per cento passando da 13,2 milioni nel 2017 a 9,5 milioni nell'esercizio successivo (3,7 milioni in valore assoluto).

7.4 La gestione dei residui

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

Si osserva che nel 2018 si è provveduto ad eliminare residui attivi per euro 3.580.790 e residui passivi per euro 358.936. Fra i primi risulta radiato un credito per occupazione abusiva verso una società dichiarata fallita nel 2015 ed un contributo regionale destinato alla ristrutturazione del mercato ittico.

Tabella 26 - Residui attivi

Residui attivi	Correnti	C/Capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza residui al 1° gennaio 2017	4.648.280	16.558.572	79.651	21.286.503
Riscossioni	1.525.156	752.223	3.332	2.280.710
Variazioni	-8.358	0	0	-8.358
a) Rimasti da riscuotere al 31 dicembre 2017	3.114.766	15.806.349	76.320	18.997.435
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza es. 2017	1.628.942	3.080.191	3.101	4.712.233
Totale complessivo a + b	4.743.708	18.886.540	79.420	23.709.668
Consistenza residui all'1° gennaio 2018	4.743.708	18.886.540	79.420	23.709.668
Riscossioni	1.547.906	92.975	3.020	1.643.901
Variazioni	-2.718.103	-857.800	-4.888	-3.580.790
a) Rimasti da riscuotere al 31 dicembre 2018	477.700	17.935.765	71.513	18.484.978
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza es. 2018	1.737.197	3.588	3.040	1.743.825
Totale complessivo a + b	2.214.897	17.939.353	74.553	20.228.803

Tabella 27 - Analisi delle variazioni e degli scostamenti³⁷

Residui attivi	Variazione assoluta				Variazione %			
	Correnti	C/Capitale	Partite di giro	Totale	Correnti	C/Capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza residui al 1° gennaio	95.429	2.327.968	-231	2.423.166	2,05	14,06	-0,29	11,38
Riscossioni	22.750	-659.248	-312	-636.809	1,49	-87,64	-9,36	-27,92
Variazioni	-2.709.745	-857.800	-4.888	-3.572.433	-32.422,60	0,00	0,00	-42.744,82
a) Rimasti da riscuotere al 31 dicembre	-2.637.067	2.129.416	-4.807	-512.458	-84,66	13,47	-6,30	-2,70
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza	108.256	-3.076.603	-61	-2.968.408	6,65	-99,88	-1,96	-62,99
Totale complessivo a + b	-2.528.811	-947.187	-4.868	-3.480.866	-53,31	-5,02	-6,13	-14,68

La somma dei residui attivi decresce del 14,7 per cento (3,5 milioni in valore assoluto). Il totale dei residui rimasti da riscuotere al 31 dicembre pari, in ordine cronologico, a 18,9 milioni e a 18,5 milioni resta consistente mentre quello di competenza cala del 62,9 per cento (3 milioni circa in valore assoluto).

Nel dettaglio si rileva che il totale dei residui di parte corrente decresce in modo consistente (53,3 per cento) di un importo pari a 2,5 milioni in valore assoluto; la diminuzione deriva dalla riduzione dei residui rimasti da riscuotere al 31 dicembre che, nel 2017, ammontano a 3,1 milioni mentre nel 2018 sono pari a 477.700 euro (2,6 milioni in valore assoluto) anche a causa di una variazione negativa pari 2,7 milioni. Si rileva l'attenzione dell'Ente, negli esercizi in esame, nel ridurre la consistenza dei residui di parte corrente anche se va evidenziato che la consistenza dei residui rimasti da riscuotere derivanti dalla competenza resta costantemente elevata e ammonta, in ordine cronologico, a euro 1.628.942 e a euro 1.737.197. Dall'esame dei dati contabili si evince che le categorie, per entrambe le annualità, con importi più consistenti negli accertamenti rimasti da riscuotere sono: le Entrate tributarie pari a euro 899.657 nel 2017

³⁷ Nella tabella sono riportate le variazioni sia assolute sia percentuali (scostamento) degli importi rappresentati nella tabella precedente. La lettura dei dati si basa su formule applicate agli importi della tabella dei residui desunti dal rendiconto finanziario; per le variazioni assolute si sottrae il dato dell'ultimo esercizio (2018) da quello del precedente (2017). Per esempio: la variazione assoluta dei residui di parte corrente (-2.528.811 euro), riportata nella colonna dei residui di parte corrente della tabella delle variazioni, è data dalla sottrazione tra il totale dei residui di parte corrente del 2018, pari a 2.214.897 euro e il totale di quelli del 2017, pari a 4.743.708 euro. Il medesimo concetto si applica a tutte le voci e a tutte le colonne delle due tabelle considerate. Anche per le variazioni percentuali o scostamenti, si utilizza la medesima metodologia applicando ovviamente formule differenti da applicare ai dati utilizzati in precedenza: $(2.214.897 - 4.743.708) / \text{ass}(2.214.897) \times 100 = -53,31$. L'esemplificazione è valida anche per la lettura delle tabelle relative ai residui passivi.

e a euro 876.336 nel 2018; le Entrate dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi pari a euro 368.265 nel 2017 e a euro 248.036 nel 2018; i Redditi e proventi patrimoniali pari a euro 301.829 nel 2017 e a euro 547.002 nel 2018.

Il totale dei residui in conto capitale mostra una diminuzione del 5 per cento nel 2018 (euro 947.187 in valore assoluto). L'ammontare dei residui in conto capitale risulta consistente in entrambi gli esercizi ed è pari, in ordine cronologico, a 18,9 milioni e 17,9 milioni. Anche per questa tipologia di residui la parte più consistente si colloca tra i rimasti da riscuotere al 31 dicembre con importi pari a 15,8 milioni nel 2017 e 17,9 milioni nel 2018 (2,1 milioni in valore assoluto); i rimasti da riscuotere dalla competenza diminuiscono in modo consistente (99,8 per cento) di un importo pari a 3 milioni circa nel 2018.

Nel corso dell'analisi dei dati si è rilevata una differenza di importi tra il totale dei residui attivi desunti dal rendiconto finanziario e quello presente nello stato patrimoniale. In particolare, nel 2017 risulta un totale di euro 23.709.668 da finanziario a fronte di euro 21.138.965 da patrimonio e nel 2018 si rileva, rispettivamente, un importo pari a euro 20.228.802 contro euro 20.241.887.

A seguito di istruttoria l'Ente ha chiarito che la difformità dei dati deriva dall'iscrizione dei crediti, nel conto del patrimonio, al netto del fondo svalutazione crediti (pari rispettivamente nel 2017 ad euro 2.570.703 e nel 2018 a euro 51.133) ed al netto del credito Iva maturato dalle attività commerciali dell'esercizio (nel 2017 pari a euro 75.420 e nel 2018 a euro 64.217).

Tabella 28 - Residui passivi

Residui passivi	Correnti	C/Capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza residui all'1° gennaio 2017	1.202.259	1.369.136	1.494.875	4.066.271
Pagamenti	1.109.426	626.212	320.995	2.056.632
Variazioni	-6.606	-14	0	-6.620
a) Rimasti da pagare al 31 dicembre 2017	86.228	742.910	1.173.881	2.003.019
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2017	1.754.306	596.874	267.011	2.618.191
Totale complessivo a + b	1.840.534	1.339.784	1.440.891	4.621.209
Consistenza residui all'1° gennaio 2018	1.840.534	1.339.784	1.440.891	4.621.209
Pagamenti	1.751.269	713.666	345.698	2.810.634
Variazioni	-894	-358.043	0	-358.937
a) Rimasti da pagare al 31 dicembre 2018	88.371	268.075	1.095.193	1.451.639
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2018	1.786.515	754.294	171.742	2.712.552
Totale complessivo a + b	1.874.886	1.022.369	1.266.935	4.164.191

Tabella 29 - Analisi delle variazioni e degli scostamenti

Residui passivi	Variazione assoluta				Variazione %			
	Correnti	C/Capitale	Partite di giro	tot.	Correnti	C/Capitale	Partite di giro	tot.
Consistenza residui al 1° gennaio	638.275	-29.352	-53.984	554.939	53,09	-2,14	-3,61	13,65
Pagamenti	641.843	87.455	24.704	754.001	57,85	13,97	7,70	36,66
Variazioni	5.711	-358.029	0	-352.317	86,46	-2.553.698,57		-5.322,10
a) Rimasti da pagare al 31 dicembre	2.143	-474.835	-78.688	-551.380	2,49	-63,92	-6,70	-27,53
b) Rimasti da pagare dalla competenza	32.209	157.420	-95.268	94.361	1,84	26,37	-35,68	3,60
Totale complessivo a + b	34.352	-317.415	-173.956	-457.019	1,87	-23,69	-12,07	-9,89

Il totale dei residui passivi diminuisce del 9,9 per cento nel 2018 (euro 457.019 in valore assoluto). Si rileva una diminuzione dei residui pregressi (27,5 per cento nel 2018) e un aumento di quelli di competenza da 2,6 milioni del 2017 ai 2,7 milioni del 2018 (3,6 per cento). I residui di parte corrente aumentano nel 2018 dell'1,8 per cento attestandosi intorno a 1,9 milioni circa. Il dato relativo ai residui pregressi rimasti da pagare al 31 dicembre, derivanti dalla differenza tra la consistenza iniziale e i pagamenti, mostra la volontà dell'Ente di estinguerne la maggior parte con l'incremento dei pagamenti (57,8 per cento); tuttavia consistente resta il dato relativo ai residui di competenza accumulati nel corso dell'esercizio che ammontano, in ordine cronologico, a 1,7 milioni e a 1,8 milioni.

Il dato riferito al totale dei residui in conto capitale mostra un decremento del 23,7 per cento, passando da 1,3 milioni nel 2017 a 1 milione nel 2018. Il totale dei residui rimasti da pagare al 31 dicembre mostra un consistente decremento del 63,9 per cento nel 2018 (euro 474.835 in valore assoluto). I residui di competenza mostrano un incremento pari al 26,4 per cento nel 2018 (euro 157.420 in valore assoluto).

7.5 Lo stato patrimoniale

Nella seguente tabella sono riportati i dati dello stato patrimoniale relativi agli esercizi 2017 e 2018 segnalando la scarsità delle informazioni fornite in proposito nella nota integrativa. Per il prossimo esercizio se ne raccomanda una maggiore puntualità. Le seguenti tabelle illustrano i dati relativi alla parte attiva e passiva dello stato patrimoniale.

Tabella 30 - Stato patrimoniale - Attività

	2017	2018	Var. ass.	Var. %
A) Immobilizzazioni				
Immobilizzazioni immateriali	14.532.973	14.920.386	387.413	2,67
Immobilizzazioni materiali	3.532.934	4.638.123	1.105.190	31,28
Immobilizzazioni finanziarie	1.000	10.000	9.000	900,00
Totale A	18.066.907	19.568.509	1.501.602	8,31
B) Attivo circolante				
Residui attivi	21.138.965	20.241.887	-897.078	-4,24
Disponibilità liquide	85.724.890	87.820.697	2.095.807	2,44
Totale B	106.863.855	108.062.583	1.198.729	1,12
C) Risconti attivi	28.366	105.116	76.750	270,57
Totale C	28.366	105.116	76.750	270,57
Totale attività (A+B+C)	124.959.128	127.736.209	2.777.081	2,22

Il totale delle attività, tra il 2017 e il 2018, cresce del 2,2 per cento passando da 125 milioni a 127,7 milioni (2,7 milioni in valore assoluto). Il totale delle immobilizzazioni, pari a 18 milioni nel 2017 e a 19,5 milioni nell'esercizio successivo, aumenta per un importo pari a 1,5 milioni in valore assoluto (8,3 per cento); tra le immobilizzazioni risaltano quelle immateriali, in ordine cronologico, pari a 14,5 milioni e a 14,9 milioni. La parte preponderante delle immobilizzazioni immateriali è allocata nelle immobilizzazioni in corso costituite in gran parte da somme che, destinate ad interventi da completare o da collaudare, ammontano a 10,4 milioni nel 2017 e a 12 milioni nel 2018. Altri importi relativi alle manutenzioni straordinarie realizzate nell'area portuale e a migliorie su beni di terzi ammontano a 3,7 milioni nel 2017 e a 2,3 milioni nel 2018. Le immobilizzazioni materiali aumentano del 31,3 per cento e ammontano a 3,5 milioni nel 2017 e a 4,6 milioni nel 2018. La voce più consistente è quella relativa ai terreni e fabbricati che è pari a 2 milioni circa nell'esercizio 2017 a fronte dei 3 milioni in quello successivo.

Le immobilizzazioni finanziarie mostrano, nel 2017 alla voce partecipazioni in altre imprese, di cui si è detto nel relativo paragrafo, un importo pari a 1.000 euro relativo ad una quota di partecipazione al consorzio CFLI, verso il quale l'Ente, in data 10 novembre 2017, ha espresso la propria volontà di recesso. Nel 2018, alla voce partecipazioni in altri enti, risulta un importo pari a euro 10.000 relativo alla quota di partecipazione, quale socio fondatore, dell'Istituto

Tecnico Professionale nel dominio della mobilità sostenibile - Polo Inoltra - Ortona (I.T.S.MO.ST.), deliberato dal Comitato di gestione con delibera del 17 gennaio 2018.

Il totale dell'attivo circolante è pari a 106,8 milioni e a 108 milioni (1,2 milioni in valore assoluto). Nel dettaglio si rileva una diminuzione del 4,2 per cento dei residui attivi (della cui non coincidenza numerica con quelli finanziari si è detto in precedenza) e un aumento del 2,4 per cento delle disponibilità liquide che, passando da 85,7 milioni nel 2017 a 87,8 milioni nel 2018, mettono in evidenza da un lato l'aspetto positivo della possibilità dell'utilizzo di dette somme, dall'altro la necessità, da parte dell'Ente, di impegnare tali risorse consistenti per investimenti. Si registra, infine, un aumento pari a euro 76.750 in valore assoluto dei risconti attivi.

Tabella 31 - Stato patrimoniale - Passività

	2017	2018	Var. ass.	Var. %
A) Patrimonio netto				
Fondo di dotazione	145.178	145.178	0	0,00
Riserve di rivalutazione	35.297	35.297	0	0,00
Riserve statutarie	38.640.941	38.640.941	0	0,00
Riserve indisponibili	0	0	0	
Avanzi/disavanzi economici portati a nuovo	-883.057	2.314.365	3.197.422	362,09
Avanzo/disavanzo dell'esercizio	3.197.422	2.261.926	-935.496	-29,26
Totale A	41.135.781	43.397.707	2.261.926	5,50
B) Contributi in conto capitale				
per contributi a destinazione vincolata	0	0	0	
Totale B	0	0	0	
C) Fondo per rischi ed oneri				
per altri rischi ed oneri futuri	102.315	102.315	0	0,00
per imposte	0	0	0	
Totale C	102.315	102.315	0	0,00
D) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.015.458	912.678	-102.780	-10,12
Totale D	1.015.458	912.678	-102.780	-10,12
E) Residui passivi (debiti)				
Debiti verso fornitori	2.685.477	2.445.384	-240.093	-8,94
verso imprese controllate, collegate e controllanti	0	0	0	
Debiti tributari	145.322	140.556	-4.766	-3,28
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	124.404	116.701	-7.703	-6,19
Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	18.023	6.363	-11.660	-64,70
Debiti diversi	1.647.984	1.455.187	-192.797	-11,70
Totale E	4.621.209	4.164.191	-457.019	-9,89
F) Ratei e risconti				
Risconti passivi	3.455	5.537	2.083	60,28
Fondo contributi dello Stato ed Enti per Opere	74.567.511	75.640.382	1.072.871	1,44
Fondi destinati ad investimenti	3.513.398	3.513.398	0	0,00
Totale F	78.084.364	79.159.317	1.074.953	1,38
Totale passività (B+C+D+E+F)	83.823.347	84.338.501	515.155	0,61
Totale passività e Patrimoni netto (A+B+C+D+E+F)	124.959.128	127.736.209	2.777.081	2,22

Riguardo alla parte debitoria si rileva una generale diminuzione dei residui passivi, come già riportato nel paragrafo relativo. In particolare, risulta un calo dell'8,9 per cento dei debiti verso i fornitori, da 2,7 a 2,4 milioni e un calo dell'11,7 per cento dei debiti diversi il cui totale passa da 1,6 milioni del 2017 a 1,5 milioni del 2018 (euro 192.797 in valore assoluto).

Il totale dei ratei e risconti cresce dell'1,4 per cento ed è pari a 78 milioni nel 2017 e a 79,2 milioni nel 2018. Nel primo esercizio il totale è composto da euro 3.455 di risconti passivi incassati a fine esercizio e destinati alla copertura di costi dell'esercizio successivo, da 74,5 milioni derivanti da contributi pubblici per la realizzazione di opere portuali e da 3,5 milioni destinati agli investimenti e derivanti dalla sovrattassa di ancoraggio. Nel 2018 il totale è suddiviso in euro 5.537 di risconti passivi (60,3 per cento), in 75,6 milioni di contributi pubblici (crescita dell'1,4 per cento) e in 3,5 milioni destinati ad investimenti importo che resta invariato rispetto al precedente esercizio.

Il totale del patrimonio netto cresce del 5,5 per cento, passando da 41,1 milioni nel 2017 a 43,4 milioni nel 2018 (2,3 milioni in valore assoluto), grazie all'aumento del 362 per cento degli avanzi portati a nuovo che passano da una situazione negativa pari a euro 883.057 nel 2017 ad una positiva pari a 2,3 milioni nell'esercizio successivo.

Il fondo per rischi ed oneri ammonta a euro 102.315 per entrambe le annualità e è riferito alla voce "fondo per rischi ed oneri futuri".

Il totale dei debiti dell'Ente decresce del 9,9 per cento (euro 457.019 in valore assoluto) e presenta un decremento generalizzato in tutte le sue voci in particolare nei debiti verso fornitori che calano dell'8,9 per cento (euro 240.093 in valore assoluto) e nei debiti diversi che diminuiscono dell'11,7 per cento (euro 192.797 in valore assoluto).

7.6 Il conto economico

Nella seguente tabella sono riportati i dati economici relativi agli esercizi 2017 e 2018.

Tabella 32 - Conto economico

	2017	2018	Var. ass.	Var. %
A) Valore della produzione				
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	2.425.292	2.554.134	128.843	5,31
Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio	11.844.434	11.157.988	-686.446	-5,80
Totale A	14.269.725	13.712.122	-557.603	-3,91
B) Costi della produzione				
Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	86.415	59.294	-27.121	-31,38
Per servizi	5.118.320	5.522.510	404.190	7,90
Per godimento di terzi	95.671	69.978	-25.693	-26,86
Per il personale	2.825.342	2.522.404	-302.938	-10,72
Ammortamenti e svalutazioni	2.703.383	1.869.960	-833.423	-30,83
Oneri diversi di gestione	1.043.323	1.090.569	47.246	4,53
Totale B	11.872.454	11.134.715	-737.738	-6,21
Differenza tra valori e costi della produzione (A-B)	2.397.272	2.577.407	180.135	7,51
C) Proventi e oneri finanziari				
Altri proventi finanziari	292.249	16.268	-275.982	-94,43
Interessi e altri oneri finanziari	-262	-40	222	84,66
Totale C	291.987	16.227	-275.760	-94,44
E) Proventi e oneri straordinari				
Proventi, con separata indicazione delle plusvalenze da alienazioni	59.287.094	3.287.340	-55.999.754	-94,46
Oneri straordinari, con separata indicazione delle minusvalenze da alienazioni	-58.566.281	-3.649.283	54.916.998	93,77
Sopravvenienze attive ed insussistenze del passivo derivanti dalla gestione dei residui	6.616	353.295	346.679	5.240,11
Sopravvenienze passive ed insussistenze dell'attivo derivanti dalla gestione dei residui	-5.004	-123.171	-118.168	-2.361,52
Totale E	722.426	-131.819	-854.245	-118,25
Risultato economico prima delle imposte	3.411.685	2.461.815	-949.870	-27,84
F) Imposte dell'esercizio	214.263	199.889	-14.374	-6,71
Totale	214.263	199.889	-14.374	-6,71
Avanzo economico	3.197.422	2.261.926	-935.496	-29,26

Il valore della produzione decresce del 3,9 per cento passando dai 14,3 milioni del 2017 ai 13,7 milioni del 2018 (euro 557.603 in valore assoluto); la prima delle due voci che compongono il valore della produzione (proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e servizi), aumenta del 5,3 per cento (euro 128.843 in valore assoluto) mentre la seconda (altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio) diminuisce del 5,8 per cento (686.446 euro in valore assoluto). I costi della produzione decrescono (6,2 per cento) di un importo pari a euro 737.738 in valore assoluto (11,8 milioni nel 2017 contro gli 11,1 milioni dell'esercizio successivo); nel dettaglio, mettendo a confronto le due annualità, si rileva un aumento dei costi per servizi (7,9 per cento) e degli oneri di gestione (4,5 per cento), mentre i costi per il personale (10,7 per cento), gli ammortamenti e svalutazioni (30,8 per cento) e i

costi per materie prime, sussidiarie, consumo e merci (31,4 per cento) mostrano un quadro di una riduzione generalizzata.

Il differenziale tra valore e costi s'incrementa del 7,5 per cento (euro 180.135 in valore assoluto) attestandosi, in entrambi gli esercizi, oltre i 2 milioni.

Il totale dei proventi e degli oneri finanziari decresce sensibilmente (94,4 per cento) a causa del calo della voce "altri proventi finanziari" che passa da euro 292.249 nel 2017 a euro 16.268 nel 2018 (euro 275.982 in valore assoluto) poiché nel 2017, a seguito di sentenza, l'Ente aveva ottenuto un rimborso, di pari importo alla voce di bilancio, di un'imposta di registro applicata ad un acquisto di un complesso industriale.

I proventi e gli oneri straordinari, il cui totale risulta positivo nel 2017 (euro 722.426) e negativo nel 2018 (euro 131.819), mostrano un decremento, nel 2018, dei proventi con separata indicazione delle plusvalenze da alienazioni pari al 94,5 per cento (55,9 milioni in valore assoluto) e un incremento degli oneri straordinari del 93,7 per cento (54,9 milioni in valore assoluto) non adeguatamente motivati in nota integrativa.

Riguardo a tali poste nella redazione del bilancio in osservazione non si è tenuto conto delle modifiche introdotte, a decorrere dal 1° gennaio 2016, dal d. lgs. n. 139 del 2015 che ha recepito la normativa europea in materia di bilanci d'esercizio, bilanci consolidati e relative relazioni di talune tipologie di imprese, con lo scopo di armonizzare e rendere comparabili i bilanci stessi. Tra le modifiche più rilevanti introdotte vi è l'eliminazione della sezione E del conto economico, dedicata ad accogliere proventi ed oneri straordinari. In linea con quanto previsto dai principi contabili internazionali, lo schema di conto economico non deve più distinguere fra attività ordinarie da quelle straordinarie ma proventi ed oneri straordinari verranno riclassificati, sulla base della loro natura, all'interno delle classi del conto economico. La cancellazione della sezione ha visto l'adeguamento del contenuto dell'art. 2425 "*Contenuto del conto economico*" e dell'art. 2427, comma 1, numero 13 del Codice civile; quest'ultimo prevede l'indicazione in nota integrativa dell'"*l'importo e della natura dei singoli elementi di ricavo o di costo di entità o incidenza eccezionali*". L'eccezionalità di un componente reddituale, dunque, è riconducibile all'entità (importo) o alla sua incidenza rispetto alle altre voci di bilancio e non è

più legata, come in precedenza, all'estraneità dell'evento che l'ha generato rispetto all'ordinaria attività aziendale³⁸. Si invita l'Ente per il futuro ad adeguarsi in tal senso.

Il risultato economico, infine, mostra un avanzo in flessione: esso risulta pari a 3,2 milioni nel 2017 e a 2,3 milioni nel 2018 (29,3 per cento) con una diminuzione, in valore assoluto, pari a euro 935.496.

³⁸ Si riportano di seguito i principali cambiamenti che incidono sul bilancio dell'Ente: - l'introduzione del rendiconto finanziario, quale documento obbligatorio che diventa parte integrante del bilancio unitamente allo stato patrimoniale, conto economico e nota integrativa; - non compaiono più in calce allo stato patrimoniale i conti d'ordine, per i quali si provvede esclusivamente a darne adeguata informativa in nota integrativa; - l'eliminazione dal conto economico delle voci dedicate ai proventi e agli oneri straordinari, classificati per natura nelle voci coerenti secondo il principio contabile OIC n. 12; - la rilevazione di crediti, debiti e strumenti finanziari, di nuova iscrizione, secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e, per quanto riguarda i crediti, del valore di presumibile realizzo.

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Con l'adozione del decreto-legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali" l'Autorità portuale di Ancona è confluita nella nuova Autorità di Sistema portuale del "Mar Adriatico centrale", con sede in Ancona, nella quale sono ricompresi i porti di Ancona e Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona, dislocati su due Regioni.

La posizione geografica dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale è di porta mediana verso i Balcani, situata sulla dorsale nota come corridoio Baltico-Adriatico della Ten-T, la nuova rete europea dei trasporti e della logistica il cui sviluppo è auspicabile per la valorizzazione economica di tutto il Paese attraverso la moltiplicazione degli scambi commerciali.

Di rilievo strategico per lo sviluppo futuro appare l'approvazione del decreto MIT del 13 luglio 2017 con il quale si autorizzano gli Enti portuali all'organizzazione amministrativa e alla gestione di Zone economiche speciali (ZES) con l'intento di favorire lo sviluppo delle imprese collegate alla logistica marittima. Limitatamente alle aree portuali di Pescara ed Ortona, l'iter istitutivo è in corso essendo stato avviato dalla Regione Abruzzo dal febbraio 2018. Il Piano strategico è stato approvato dalla Giunta regionale abruzzese nella seduta del 7 febbraio 2019 con delibera n. 122, indi rimesso al competente Dipartimento delle Politiche di Coesione per l'approvazione.

La nuova pianta organica della Segreteria Tecnico - Operativa dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale prevede 50 unità; nel biennio in osservazione il numero delle risorse effettive in organico è stato pari a 32 inclusa un'unità in esubero. La pianta organica comprende il Segretario generale nominato dal Comitato di gestione il 13 aprile 2017 per il seguente quadriennio.

Le spese per il personale sono in diminuzione nel 2018 rispetto al 2017 del 9 per cento circa. Con Deliberazione del Comitato di gestione adottata nella riunione del 27 settembre 2019 è stato adottato il "Regolamento per il reclutamento del personale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale" che si conforma ai principi generali che regolano l'attività nel comparto pubblico e disciplina anche le progressioni interne.

Il Collegio dei revisori, in entrambe le relazioni allegate ai rendiconti generali del 2017 e del 2018, ha rilevato il superamento dei limiti previsti dalla legislazione vigente relativamente ad alcune spese, in special modo per le spese di manutenzione degli immobili in ragione del

calcolo effettuato dall'Ente. Ha, peraltro indicato che il superamento di altri limiti di spesa ha trovato giustificazione nella nuova composizione dell'AdSP come motivato nella relazione al bilancio. Si rileva che la spesa per consumi intermedi che si sarebbe dovuta attestare ad euro 548.605 è in crescita e nel 2018 è più del doppio del limite giungendo ad euro 1.120.245.

Le motivazioni addotte dall'Ente si fondano su un'interpretazione ampia del concetto di obbligatorietà della spesa su cui questa Corte invita i ministeri ed il Collegio dei revisori vigilanti con l'AdSP stessa ad una maggiore prudenza, in quanto dalla costituzione di un ente maggiore che include più porti è corretto attendersi una razionalizzazione dei costi al fine di conseguire risparmi complessivi di spesa. Le spese per missioni, che superano di circa dieci volte il limite, sono ritenute dall'Ente – che pure le indica al netto di quelle “sostenute per missioni strettamente connesse ad accordi internazionali o indispensabili per la partecipazione a riunioni presso enti o organismi internazionali o comunitari” – anch'esse “sostanzialmente obbligatorie”, ma la volontà della norma è proprio nel senso di sviluppare la capacità gestionale per individuare in un budget determinato le attività strettamente strategiche.

Il Collegio ha, inoltre, certificato il corretto riversamento delle somme dovute all'erario.

Pur in assenza di puntuali sollecitazioni da parte dell'organo di revisione, si rinnova la sollecitazione a rispettare i limiti di spesa imposti dal legislatore, anche considerando il mancato rispetto di altri limiti di spesa rilevato nella precedente relazione di questa Corte. Si confida che nel prossimo bilancio la configurazione complessiva dell'AdSP abbia ormai assunto la sua forma definitiva, che consenta di conseguire i risparmi di spesa imposti dal legislatore.

Riguardo alla valutazione del fondo rischi contenzioso si rileva, con perplessità, che fra le poste che vincolano il risultato di amministrazione del bilancio di previsione del 2018, figurano euro 420.000 a causa di un contenzioso del lavoro perso in primo grado che non trovano riscontro in un analogo accantonamento nell'apposito fondo in quanto lo stesso è costituito valutando soltanto i rischi di natura tributaria. Poiché il numero dei contenziosi in essere alla data odierna è pari a 46 liti che spaziano nei campi del civile, tributario ed amministrativo si raccomanda all'Ente, per il futuro, a compiere attente e prudenziali analisi di tutti i rischi senza alcun limite di genere rispetto al contenzioso e si raccomanda al Collegio dei revisori una puntuale vigilanza su tale aspetto.

Il bilancio 2017 è il primo della gestione dell'AdSP. Le note integrative del biennio in osservazione risultano piuttosto scarse; se ne raccomanda pertanto per il futuro una più puntuale ed esaustiva redazione.

I risultati del biennio sono tutti di segno positivo, seppur in flessione.

L'avanzo di amministrazione decresce di un importo pari a euro 928.040 in valore assoluto passando da euro 104.813.349 del 2017 ad euro 103.885.308.

L'avanzo economico decresce del 29,3 per cento, passando da euro 3.197.422 del 2017 ad euro 2.261.926 del 2018.

Il patrimonio netto mostra un incremento pari a 2,3 milioni (5,5 per cento).

I saldi, sia di parte corrente sia in conto capitale, diminuiscono nel 2018 rispetto al precedente esercizio, rispettivamente, del 31,8 per cento (2,15 milioni in valore assoluto) e del 179,5 per cento (5,23 milioni in valore assoluto), conseguentemente l'avanzo espressione di tali dati diminuisce del 76,3 per cento passando da 9,7 milioni del 2017 a 2,3 milioni del 2018 (7,4 milioni in valore assoluto).

Per quanto attiene ai residui nel 2018 l'Ente ha provveduto ad eliminare residui attivi per euro 3.580.790 e residui passivi per euro 358.936. Fra i primi risulta radiato un credito per occupazione abusiva verso una società dichiarata fallita nel 2015 ed un contributo regionale destinato alla ristrutturazione del mercato ittico.

Il totale dei residui attivi decresce del 14,7 per cento (3,5 milioni in valore assoluto) e passa da euro 23.709.668 del 2017 ad euro 20.228.803 del 2018. Il totale dei residui rimasti da riscuotere al 31 dicembre pari, in ordine cronologico, a 18,9 milioni e a 18,5 milioni resta consistente mentre quello di competenza cala del 62,9 per cento (3 milioni circa in valore assoluto).

Il totale dei residui passivi diminuisce del 9,9 per cento nel 2018 (euro 457.019 in valore assoluto) passando da euro 4.621.209 del 2017 ad euro 4.164.191 del 2018. Si rileva una diminuzione dei residui pregressi (27,5 per cento nel 2018) e un aumento di quelli di competenza che passano da 2,6 milioni del 2017 ai 2,7 milioni del 2018 (in crescita del 3,6 per cento).

L'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, che nel 2017 si attestava ad un positivo anticipo rispetto alle scadenze di -0,08 giorni, peggiora nel 2018 registrando un ritardo di 8,8 giorni. Si confida che la definitiva organizzazione dell'AdSP permetta già nel 2019 di ricondurre a livelli ordinari tale indicatore.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

