



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO
DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE
FINANZIARIA DELL'ADSP DEL MARE DI
SARDEGNA

2020

Determinazione del 12 aprile 2022, n. 41



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL
CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE
FINANZIARIA DELL'ADSP DEL MARE DI
SARDEGNA

2020

Relatore: Consigliere Stefano Perri

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



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 12 aprile 2022;

visto l'articolo 100, secondo comma, della Costituzione;

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

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

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

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

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

visto il rendiconto generale dell'Autorità relativo all'esercizio finanziario 2020, 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 Stefano Perri, e sulla sua proposta discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'AdSP del Mare di Sardegna per l'esercizio 2020;

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

P. Q. M.

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

RELATORE
Stefano Perri

PRESIDENTE F.F.
Alfredo Grasselli

DIRIGENTE
Fabio Marani
depositata in segreteria

INDICE

PREMESSA	1
1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO	2
1.1 Quadro normativo	2
1.2 Disposizioni emergenziali e interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).....	3
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO.....	8
2.1 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo.....	9
3. IL PERSONALE	13
3.1. Assetto organizzativo.....	13
3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio.....	14
3.3. Incarichi di studio, consulenza e contenzioso.	17
3.4. Spesa del personale	18
3.5. Contrattazione collettiva nazionale e decentrata	20
3.6. Trasparenza e valutazione della “ <i>performance amministrativa</i> ”	22
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	24
5. L’ATTIVITA’	27
5.1. Attività promozionale	27
5.2. Regolazione dei servizi ausiliari e attività negoziale.....	27
5.3. Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e grandi opere di infrastrutturazione.....	32
5.4 Operazioni, servizi portuali ed altre attività industriali e commerciali svolte nell’ambito portuale.....	35
5.5 Lavoro portuale temporaneo.....	37
5.6 Traffico portuale.....	37
5.7 Gestione del demanio marittimo e portuale	41
6. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE.....	44
6.1. Dati significativi della gestione.....	45
6.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate	45
6.3. Situazione amministrativa e andamento dei residui.....	51
6.4. Conto economico	55
6.5. Lo stato patrimoniale	57

6.6. Partecipazioni	60
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	62

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1- AdSP Mare di Sardegna – Progetti e fonti di finanziamento	7
Tabella 2 - Emolumenti agli organi di amministrazione e di controllo: impegni.....	10
Tabella 3 - Pianta organica e consistenza del personale.....	15
Tabella 4 - Spese per il personale.....	19
Tabella 5 – Importi erogati a titolo di premio nel 2020, posti a raffronto con il 2019	19
Tabella 6 - Programma triennale opere pubbliche dell’AdSP 2019-2021.....	25
Tabella 7 - Programma triennale opere pubbliche dell’AdSP 2020-2022.....	26
Tabella 8 - Servizi di interesse generale porto di Cagliari	28
Tabella 9 - Servizi di interesse generale nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres	29
Tabella 10 – Attività negoziale e tipologia di affidamento	31
Tabella 11 - Opere infrastrutturali AdSP del Mare di Sardegna ad aprile 2022	34
Tabella 12 - Traffico merci e passeggeri complessivo.....	38
Tabella 13 - Traffico merci per singoli porti.....	39
Tabella 14 - Traffico passeggeri per singoli porti (unità)	40
Tabella 15 - Entrate per canoni.....	42
Tabella 16 - Principali saldi contabili della gestione.....	45
Tabella 17 - Andamento delle entrate e delle uscite	46
Tabella 18 - Rendiconto finanziario – entrate	47
Tabella 19 - Rendiconto finanziario – uscite	48
Tabella 20 -Tasse portuali e di ancoraggio disaggregate	49
Tabella 21 - Situazione amministrativa	53
Tabella 22 - Gestione residui attivi e passivi.....	54
Tabella 23 - Conto economico	56
Tabella 24 - Stato patrimoniale	59

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'articolo 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2020 dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto relativo all'esercizio 2019 è stato approvato con determinazione n. 18 del 25 febbraio 2021 e pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 396.

1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1 Quadro normativo

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

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

In tale contesto normativo si colloca la nascita dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, comprendente i porti di Cagliari e Olbia Golfo Aranci- già sede delle sopresse Autorità portuali- e i nuovi porti di Foxi-Sarroch, Porto Torres, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale), questi ultimi affidati in precedenza all'Autorità marittima. Dal settembre 2021 anche il porto di Arbatax è passato nella sfera di competenza dell'Autorità di sistema.

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

A titolo di aggiornamento rispetto al passato, va qui ricordata la decisione del 4 dicembre 2020 della Commissione UE che ha censurato - in linea con gli orientamenti già assunti per gli scali di altri Paesi europei - l'esenzione dall'imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali per ipotizzata violazione dei principi di concorrenza, richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme UE in materia di aiuti di Stato, a partire dal 1° gennaio 2022. La detta decisione è stata impugnata il 29 marzo 2021 davanti al Tribunale UE¹, ai sensi dell'art. 256 del Trattato e dell'art. 51 dello Statuto della Corte di Giustizia, da tutte le AdSP.

¹ A luglio 2021 la Commissione europea ha presentato un controricorso davanti al Tribunale europeo, per cui la questione è ancora pendente.

Questa Sezione auspica che la risoluzione della richiamata vertenza, che investe la qualificazione stessa dell'attività svolta dalle Autorità in materia concessoria, sia da stimolo per l'emanazione del regolamento attuativo di cui all'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 in materia di concessione del demanio portuale, funzionalmente destinato alla regolamentazione delle attività commerciali marittime, e delle modalità di pianificazione e di scelta del concessionario. Si tratterebbe di colmare una lacuna normativa che dura da oltre ventisette anni e che ha fortemente condizionato la concorrenza in un settore caratterizzato dalla naturale limitatezza delle infrastrutture.

1.2 Disposizioni emergenziali e interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Le disposizioni emergenziali

Nel referto dello scorso esercizio sono state dettagliatamente indicate le molteplici misure straordinarie di sostegno al settore portuale, finalizzate a ridurre l'impatto negativo che la pandemia da "Covid-19," e le conseguenti restrizioni ai traffici ed alla mobilità hanno determinato per l'economia dei porti italiani, nonché direttamente per i bilanci delle Autorità di sistema portuale, a partire dall'anno 2020. Le ripercussioni di tale normativa emergenziale, in buona parte prorogata nel corso del 2021, sulla gestione finanziaria all'esame, sono espone nel corpo del presente referto.

Modifiche sono state apportate all'art. 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, estendendo fino al 15 dicembre 2021 la facoltà per le AdSP di prevedere, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, la riduzione dell'importo dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 15 dicembre 2021, una diminuzione pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. A tal scopo le suddette Autorità possono utilizzare il proprio avanzo di amministrazione, limitatamente all'anno 2020.

E' stato modificato, poi, il comma 10-bis del medesimo art. 199 ed è stato istituito un fondo con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2020 e di 68 milioni per l'anno 2021, le cui risorse sono dirette a compensare, anche parzialmente, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto. Con la modifica introdotta è stato precisato

che la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi in favore delle Autorità è quella relativa agli introiti destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali.²

L'art. 48, c.1, lett. d) del d.l. 16 luglio 2020, n.76, convertito, con modificazioni, dalla l. 11 settembre 2020, n. 120, - contenente disposizioni urgenti in materia di funzionalità delle Autorità di sistema portuale, di digitalizzazione della logistica portuale, nonché di rilancio del settore della crocieristica, del cabotaggio marittimo e della nautica - ha previsto la modifica dell'art.7, c. 3, della l. 28 gennaio 1994, n. 84, stabilendo la mera "possibilità", anziché l'obbligo, di revocare, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il mandato del Presidente e lo scioglimento del Comitato di gestione per la mancata approvazione del Piano operativo triennale (di seguito Pot) nei termini previsti, qualora siano riscontrati dai competenti organi di controllo, giurisdizionali o amministrativi, l'omesso esercizio o gravi irregolarità nell'espletamento delle rispettive funzioni e delle competenze previste dalla legge, tali da compromettere il funzionamento dell'Autorità, ovvero la mancata approvazione del bilancio nei termini previsti dalla normativa vigente.

L'art. 48, c.1 bis del predetto d.l. n. 76 del 2020, ha modificato l'art. 5 della l. n. 84 del 1994, semplificando la possibilità di adottare adeguamenti tecnico funzionali (ATF) per modificare i Piani regolatori portuali (Prp) e le procedure per l'accertamento della conformità ai piani urbanistici e alle norme in materia di edilizia delle opere pubbliche da realizzare nei porti.

In questo contesto, sono state introdotte da ultimo anche norme speciali per l'AdSP del Mare di Sardegna. Si fa riferimento all'art.1, c. 997, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio per il 2022) che, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivante dall'emergenza da Covid-19 e al fine di sostenere l'occupazione, di accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza portuali, ha autorizzato l'Autorità stessa ad istituire, entro la data del 30 giugno 2022, per i porti nei quali almeno l'80 per cento della movimentazione di merci containerizzate avviene o sia avvenuta negli ultimi cinque anni in modalità *transshipment* e nei quali persistano da almeno dodici mesi stati di crisi aziendale o cessazioni delle attività terminalistiche, un'Agenzia per la somministrazione del lavoro e per la riqualificazione professionale nella quale confluiscono i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai

²La relazione tecnica ha precisato che tali infrastrutture sono in linea di principio escluse dall'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.

sensi degli artt. 16 e 18 della legge, n. 84 del 1994. L'attività dell'Agenzia predetta, la cui durata non può superare i trentasei mesi, è svolta avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nei bilanci dell'Autorità. A ciò si aggiunge il rifinanziamento di fondi già istituiti e gli ulteriori interventi di sostegno, a partire dal 2021, previsti dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021, art. 1, cc. 662, 666, 729 e 731).

Gli interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza PNRR

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

Il settore dei porti, infatti, è contemplato dal PNRR, che accentua la considerazione del medesimo quale *asset* della politica della mobilità, dedicando ad esso un intero ambito della misura 3 (infrastrutture per una mobilità sostenibile) - componente 2 (intermodalità e logistica integrata) e prevedendo apporti finanziari per la sostenibilità ambientale dei porti stessi (c.d. programma *Green Ports*) pari a 270 milioni di euro, a carico dei fondi europei.

Con l'art.1, c.1 del d.l. n. 59 del 6 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla l. 1°luglio 2021, n. 101, è stato approvato inoltre il Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del PNRR, e sono state ripartite le relative risorse per complessivi 30.622,46 milioni per gli anni dal 2021 al 2026. Al settore portuale sono state destinate risorse per complessivi 2.860 milioni.

Il decreto Mef del 6 agosto 2021 ha assegnato le risorse finanziarie previste dal PNRR alle amministrazioni titolari degli interventi e ha ripartito i traguardi e gli obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione.

Il decreto Mims del 13 agosto 2021, n.330 ha ripartito tra tutte le AdSP l'importo complessivo di 2,8 miliardi utilizzabili dal 2021 al 2026, di cui alle regioni del Sud è stato destinato il 43 per cento. Nel dettaglio, il pacchetto di risorse è così ripartito: gli interventi per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici ammontano a 1,47 miliardi, quelli per l'aumento selettivo della capacità portuale sono pari a 390 milioni, quelli per l'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale ammontano a

250 milioni, gli interventi per l'ammmodernamento energetico a 50 milioni. Particolarmente importanti per la riduzione delle emissioni inquinanti e per la sostenibilità ambientale sono i progetti per l'elettrificazione delle banchine (*cold ironing*) per i quali è previsto uno stanziamento di 700 milioni.

Al fine di sottoporre a controllo le Autorità in esame che sono interessate alle risorse finanziarie contenute in detto piano, questa Sezione ha inviato uno specifico questionario ad esse come anche a tutti gli altri enti la cui gestione finanziaria ricade nell'ambito di sua competenza.

Nel questionario somministrato, è stato anche chiesto di riferire sulle misure regolamentari, amministrative e contabili e sui relativi processi adottati per la realizzazione di tali progetti (es. predisposizione di un piano per la gestione, il controllo, il monitoraggio e la rendicontazione dei progetti finanziati, costituzione di apposita struttura dedicata), e se sia stato previsto l'adeguamento dei sistemi informativi ai fini della fornitura degli opportuni flussi di dati al sistema ReGiS del MEF; inoltre è stato chiesto di riferire su eventuale creazione di un sistema di contabilità separata, al fine di assicurare la tracciabilità dei finanziamenti.

Delle 16 Autorità di sistema portuale 15 hanno comunicato di avere dei progetti già approvati, mentre soltanto 1 AdSP (Mar Tirreno settentrionale) ha comunicato di avere presentato progetti non ancora approvati dal Mite. Al momento della rilevazione effettuata, le Autorità di sistema portuale sono interessate nel PNRR per 77 progetti approvati di cui 8 fanno capo all'AdSP della regione Sardegna.

La maggior parte delle risorse (circa 2,67 mld), come già detto, è destinata alla componente M3C2 "intermodalità e logistica integrata".

Con riferimento agli 8 progetti presentati dalla AdSP del Mare di Sardegna, sette riguardano la realizzazione di infrastrutture per il *cold ironing* e sono interamente finanziate dal PNRR, mentre 1 progetto riguarda la realizzazione dei banchinamenti del nuovo *terminal ro - ro* presso il Porto canale di Cagliari ed è finanziato anche da altre fonti.

Nella tabella seguente sono riportati i progetti presentati dall'AdSP del Mare di Sardegna, finanziati dal PNRR e PNC, le somme già trasferite e in parte contabilizzate, e l'ammontare complessivo dei finanziamenti, comprensivi di altre fonti di finanziamento oltre al PNRR.

Tabella 1- AdSP Mare di Sardegna - Progetti e fonti di finanziamento

n. progetti	Somme previste PNRR-PNC				Somme			PNRR-PNC + altre fonti finanziarie			% PNRR su finanziamento complessivo
	missione e componenti				trasferite	contabilizzate	pagate	missione e componenti			
	M2C2	M3C2	M5C2	M5C3				M2C2	M3C2	M5C3	
8		170.181.240			26.728.361	1.645.526	1.645.526		335.831.240		50,67

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

L'art. 6 bis del d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, sempre nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, ha previsto l'adozione di misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure. In particolare, per favorire lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici e la manutenzione degli invasi e dei bacini idrici, ha previsto l'adozione di un Piano nazionale dei dragaggi sostenibili, anche sulla base della programmazione delle Autorità di sistema portuale e delle Regioni, con particolare riferimento ai programmi finanziati dal Piano nazionale per gli investimenti complementari e da ulteriori risorse europee, nazionali, regionali e delle stesse Autorità di sistema portuale, attribuendo la qualificazione di interventi di pubblica utilità, indifferibili e urgenti, alle attività di dragaggio nelle infrastrutture portuali del territorio nazionale e nelle acque marino-costiere.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

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

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

Il Presidente

Il Presidente dell'AdSP è stato nominato con decreto ministeriale n. 369 del 17 luglio 2017. Con d.m. n. 284 del 17 giugno 2021 il Presidente è stato confermato nell'incarico per il successivo quadriennio. Sui relativi poteri si fa rinvio alle precedenti relazioni.

Anche il trattamento economico, determinato dal Comitato di gestione con la delibera n. 2 del 2017, in 170.000 euro annui lordi per la parte fissa ed euro 60.000 per la parte variabile, è stato confermato.

L'AdSP ha attestato che il compenso annuo corrisposto al Presidente, al lordo dei contributi previdenziali, assistenziali e degli oneri fiscali a suo carico, rientra nei limiti previsti dal disposto dall'art. 13 del decreto-legge 24 aprile 2014 n. 66, convertito dalla legge 23 giugno 2014, n. 89.

Il Comitato di gestione

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 93 del 15 novembre 2017 è stato nominato il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, composto dal Presidente dell'Ente stesso, da un delegato dell'Autorità marittima di Cagliari, e da un rappresentante della regione Sardegna, da uno della città metropolitana di Cagliari e da uno della città di Olbia. I componenti di detto organo sono stati confermati con d.m. n. 236 del 27 luglio 2021.

Ogni componente del Comitato avrebbe diritto a un gettone di presenza fissato in euro 30 a seduta. Nell'esercizio in esame sono stati erogati euro 173 per gettoni riferiti all'esercizio e euro 547, in conto residui, riferiti ad esercizi precedenti. L'AdSP ha precisato che tali gettoni sono di spettanza dei componenti del Collegio dei revisori per la partecipazione alle sedute del Comitato di gestione e che nel 2020 non sono stati impegnati gettoni per i componenti del predetto Comitato, a seguito di rinuncia degli stessi ad ogni compenso.

Il Collegio dei revisori dei conti

Esso è formato da tre componenti effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Mims, i quali devono avere una specifica professionalità. Il Presidente e un membro supplente sono designati dal Mef.

Con decreti ministeriali nn. 377 del 25 luglio 2017 e n. 3 del 17 gennaio 2018 sono stati nominati i membri del Collegio dei revisori dei conti: ad essi, nelle more dell'emanazione del d.m. di cui all'art. 11 della legge n. 84 del 1994, sono stati attribuiti i compensi fissati provvisoriamente nella misura lorda di euro 18.400 per il Presidente e di euro 13.800 per ciascuno dei due componenti, mentre è stato previsto un compenso di euro 2.300 per ciascuno dei due supplenti.

Con d.m. n. 419 del 28 ottobre 2021 è stato nominato per un quadriennio il nuovo Collegio dei revisori, insediatosi in data 30 novembre 2021.

2.1 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Nella tabella che segue è riportata la spesa impegnata nel 2020 per il pagamento delle indennità spettanti agli organi di amministrazione e controllo e dei rimborsi spese, posta a raffronto con i dati del 2019.

Tabella 2 - Emolumenti agli organi di amministrazione e di controllo: impegni

	2019	2020	var. % 2020/2019
Indennità di carica al Presidente	230.000	230.000	0
Rimborso spese al Presidente	17.006	18.047	6,1
Comitato di gestione	1.957	173	-91,2
Collegio revisori	84.500	77.987	-7,7
Gettoni e rimborsi commissioni	800	0	-100
Oneri previdenziali e assistenziali Organi dell'Ente	16.669	56.000	236
TOTALE	350.932	382.207	8,9

Fonte: Elaborazione C.d.C su rendiconto gestionale 2020

Nel 2020 è stato impegnato in conto competenza per il Presidente l'importo complessivo di euro 230.000, oltre ai contributi a carico dell'Ente. Detti impegni sono comprensivi della parte variabile riferita all'attività svolta nel 2019. La quota di competenza variabile 2020 è stata impegnata e corrisposta nell'anno 2021. I rimborsi spese ammontano a 18.047 euro.

Il totale dei compensi impegnati sul capitolo relativo al Collegio dei revisori è pari a euro 77.987, di cui euro 54.309 per compensi e indennità di missione ed euro 2.507 per rimborsi spese. L'Ente contabilizza su tale capitolo anche i compensi all'OIV, che nel 2020 ammontano a euro 20.588, più 583 euro per rimborsi spese.

Gli oneri previdenziali ed assistenziali a carico dell'Ente ammontano a circa 56.000 euro. L'AdSP ha precisato che i contributi per il Presidente, collocato in aspettativa dall'Università degli studi di Cagliari, sono stati comunicati e richiesti tardivamente dall'Università stessa nel 2020, quando il rendiconto 2019 era già stato chiuso; pertanto l'Ente ha dovuto impegnare e versare nel 2020 anche i contributi di competenza del 2019, pari ad euro 25.987.

In ordine alla questione, più volte affrontata nei referti degli anni passati, e cioè se fossero applicabili alle dette Autorità i tagli alle spese degli organi, già riferiti alle ex Autorità portuali e contemplati dal decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, si ritiene che le disposizioni citate, in quanto poste a salvaguardia degli equilibri di finanza pubblica, ammettano solo deroghe espresse, nella specie non previste, e che non vi siano ragioni per ritenere da esse esonerate le Autorità di sistema portuale, subentrate nelle gestioni delle ex Autorità portuali, senza soluzione di continuità e con l'obiettivo espresso di razionalizzare il settore.

Va, peraltro, evidenziato che, a norma dell'art. 1, c. 590 e seguenti, della l. 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), i limiti di cui trattasi hanno cessato di avere applicazione a partire dall'esercizio 2020, con obbligo di contribuire al perseguimento degli obiettivi di finanza pubblica, mediante il contenimento delle spese per beni e servizi nel limite del valore medio sostenuto, per le medesime finalità, negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018, come risultante dai relativi rendiconti o bilanci deliberati.

Il comma 593, art.1, della suddetta legge, ha previsto il superamento del limite di cui sopra, in presenza di un corrispondente aumento dei ricavi o delle entrate accertate in ciascun esercizio rispetto all'esercizio 2018. I versamenti al bilancio dello Stato sono stati aumentati nella misura del 10 per cento rispetto ai corrispondenti versamenti effettuati nel 2018.

In prima applicazione, la normativa contenuta nell'articolo 1 commi 590 e ss. della legge n. 160 del 2019 era stata intesa nel senso di considerare, in tutti i casi di richiamo a dati di computo basati su medie triennali, i soli dati del consuntivo 2018, da intendersi quale anno di realizzazione della piena operatività della maggioranza delle Autorità di sistema, enti costituitisi *ex novo* a fine esercizio 2017.

Successivamente, nel calcolo del limite di spesa per l'acquisto di beni e di servizi, si è andato via via consolidando l'orientamento di estendere gli importi delle spese al triennio 2016-2018, ritenendo che le AdSP dovevano essere considerate come enti pubblici originati dalla trasformazione delle vecchie AA.PP. già soggette ai precedenti limiti di spesa.

La circolare Mef n. 9 del 21 aprile 2020, con riguardo ad intervenuti processi di fusione e di trasformazione, ha affermato che il limite di spesa (comma 591), i ricavi o le entrate (comma 593) e il versamento (comma 594) sono determinati nella somma degli importi previsti per ciascuna amministrazione coinvolta.

Per le spese non si devono soltanto conteggiare le spese per i corsi di formazione obbligatori per legge e le relative spese di missione, né quelle finanziate con la normativa emergenziale. Su tutte le altre voci di spesa va fatta una media degli importi.

Per il settore informatico, l'articolo 42, comma 9 del d.l. 22 marzo 2021 n. 41 ha stabilito che non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1 commi 610 e 611 della legge 27 dicembre 2019 n. 160.

L'articolo 53, comma 6, del d.l. n. 77 del 2021 dispone che il superamento del limite di cui al comma 591 è ammesso per le spese informatiche finanziate con il PNRR.

I commi 610, 611, 612 e 613 della legge 160 del 2019 sono abrogati.

Sulle altre misure di contenimento della spesa pubblica sono sopravvissuti i limiti di gestione delle autovetture e dei buoni taxi.

Il Collegio dei revisori ha attestato che l'Ente ha effettuato i versamenti prescritti dalle norme di contenimento della spesa pubblica, per un importo di euro 540.539, aumentato del 10 per cento rispetto ai 491.910 euro del 2018.

3. IL PERSONALE

3.1. Assetto organizzativo

Il Segretariato generale

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si avvale del Segretariato generale, che si compone del Segretario generale e dalla Segreteria tecnico - operativa, ai sensi dell'articolo 10 della l. n. 84 del 1994.

Il Segretario generale è nominato dal Comitato di gestione su proposta del Presidente che lo designa tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore portuale e amministrativo contabile.

Il Segretario generale - nominato con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 16 febbraio 2018, su proposta del Presidente - è stato assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta. (articolo 10 della legge n. 84 del 1994). Il contratto del Segretario generale è stato rinnovato in data 16 febbraio 2022.

Il medesimo non è inserito nella pianta organica.

Complessivamente per la carica di Segretario generale sono stati impegnati nell'anno 2020 euro 189.962, comprese sia la indennità di missione, di mensa e contributi a carico aziendale, sia la quota variabile, il cui pagamento è stato rinviato al 2021 per accertare il raggiungimento degli obiettivi assegnati.

Il compenso complessivo è contenuto nei limiti previsti dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge del 2014, come attestato espressamente dall'Ente.

La Segreteria tecnico-operativa costituisce un unico centro di responsabilità amministrativa, al quale fanno riferimento due strutture di livello dirigenziale (l'Area tecnica e l'Area amministrativa), i cui incarichi devono essere conferiti all'esito delle procedure di evidenza pubblica previste per gli enti pubblici non economici.

L'Organismo di partenariato della risorsa mare

L'articolo 11-bis della legge di riordino delle Autorità portuali nel testo vigente a seguito della novella del 2016 ha previsto che presso ciascuna Autorità di sistema portuale sia istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare.

La composizione e i relativi poteri sono indicati dalla legge e sono riportati nel referto dell'anno 2018. Con decreto presidenziale n. 125 del 14 dicembre 2017 è stato costituito il predetto Organismo.

Sportello unico amministrativo

Ulteriore novità introdotta dalla novella del 2016 è stata la costituzione presso le Autorità di sistema portuale dello Sportello unico amministrativo (SUA) che opera per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli e della sicurezza, con funzioni di *front office* rispetto ai soggetti deputati ad operare nel porto.

Il regolamento per l'organizzazione e il funzionamento della struttura è stato approvato con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 30 settembre 2021 e pubblicato sul sito *internet* dell'Autorità.

Il SUA ha la finalità di garantire miglioramenti nel processo di digitalizzazione delle procedure amministrative, per un servizio all'utenza più celere, efficace e sostenibile. In questa prima fase, è rivolto principalmente alla gestione delle pratiche relative al Registro ex art. 68 del Codice della navigazione. Tutte le istanze dovranno, quindi, essere presentate tramite il nuovo sportello. A breve, lo Sportello dovrebbe essere implementato con l'estensione della dematerializzazione e della semplificazione anche alle istanze relative alle concessioni demaniali marittime.

3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio

La norma dell'articolo 22 della già citata legge di riforma aveva previsto, in via temporanea, che tutto il personale in servizio presso le soppresse Autorità portuali venisse trasferito alle dipendenze dell'Autorità di sistema portuale, in continuità di rapporto di lavoro e conservando il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data del trasferimento, nonché il trattamento retributivo *ad personam*, mantenendo l'eventuale importo differenziale fino a riassorbimento.

Con decreto presidenziale n. 469 del 30 novembre 2018 era stato adottato il Piano triennale di fabbisogno di personale per il periodo 2019- 2021, piano successivamente aggiornato con decreto presidenziale n. 433 del 13 novembre 2020. In data 20 dicembre 2018 l'AdSP ha adottato la pianta organica del personale che prevedeva, come organico di diritto, n. 106 unità, a fronte di un organico di fatto che al 31 dicembre 2019 registrava la presenza di soli 80 dipendenti distinti nelle rispettive qualifiche, con esclusione del Segretario generale.

Si tratta di personale allocato principalmente negli uffici delle sopresse Autorità portuali di Cagliari ed Olbia, mentre nessun dipendente risulta essere stato assegnato agli uffici di Golfo Aranci e Santa Teresa, la cui copertura è garantita con personale in missione, in funzione delle esigenze. Ad Oristano risulta essere stato trasferito un dipendente della sede di Olbia con funzioni di *front office* e collaborazione con il RUP per l'esecuzione dei lavori negli immobili dell'Ente, mentre a Porto Torres sono state assegnate 4 unità di personale, di cui una con qualifica di quadro. L'unità di V livello a tempo determinato, presente al 31 dicembre 2019, è stata collocata a riposo con decorrenza 1° gennaio 2020.

Nel corso del 2020, mediante lo scorrimento della graduatoria, ancora valida, a seguito di pubblico concorso effettuato dalla cessata A.P. di Cagliari, il rapporto di lavoro a tempo determinato di n. 1 unità di quarto livello è stato trasformato in rapporto di lavoro a tempo indeterminato.

Tabella 3 - Pianta organica e consistenza del personale

Posizioni	Organico delibera C.P. n.33 del 2018	Organico delibera C.P. n.9 del 2021	Dipendenti in servizio al 31/12/2019	Dipendenti in servizio al 31/12/2020	SEDI						
					CA	OLBIA	Portov.	OR.	Golfo Aranci	Porto Torres	Santa Teresa
DIRIGENTI	6	7	5	5	3	2	0	0	0	0	0
QUADRI A e B	21	21	17	18	8	9	1	1	0	1	0
IMPIEGATI livello I-II-III-IV-V	79	79	58*	56**	27	24	0	0	0	3	0
Totali	106	107	80	79	38	35	1	1	0	4	0

Fonte: AdSP

*di cui 1 unità a tempo determinato e 4 appartenenti alle categorie protette.

**di cui 5 unità appartenenti alle categorie protette.

A seguito dell'aggiornamento 2020 del Piano triennale di fabbisogno del personale di cui si è detto, è stata adottata, con delibera del Comitato di gestione del 25 febbraio 2021, la nuova pianta organica del personale che ha previsto, a decorrere dal 1° gennaio 2022, l'assunzione di una nuova unità di personale dirigenziale, compatibilmente con le risorse di bilancio.

Nel corso dell'anno 2019 sono stati pubblicati i bandi per n. 8 selezioni finalizzate alle progressioni interne del personale dipendente, a copertura delle posizioni vacanti in pianta organica di cui si è detto nel referto dell'esercizio 2019 cui si rinvia per il dettaglio.

Con verbale n. 3 del 7-8 luglio 2021, il Collegio di revisione ha sollevato dubbi di legittimità sulle procedure di riqualificazione del personale, attraverso le quali sono stati conferiti nuovi livelli retributivi.

La legge n. 84 del 1994, come modificata dal decreto legislativo n. 169 del 2016, detta disposizioni di carattere generale sul reclutamento del personale delle AdSP: in particolare l'Amministrazione vigilante, recependo i principi dettati dal decreto legislativo n. 165 del 2001, aveva predisposto un regolamento per il reclutamento del personale, da utilizzare come schema da parte di tutte le Autorità di sistema.

Il Presidente dell'AdSP, con proprio decreto, ha emanato il regolamento per il reclutamento del personale, provvedimento approvato dal Mims: in esso sono state inserite anche alcune disposizioni che disciplinano le progressioni interne del personale già in servizio.

Il Collegio di revisione ha fatto presente che la normativa regolamentare in questione non è stata tenuta in considerazione, con riferimento al requisito dell'anzianità di servizio, nei successivi decreti del 7 e del 23 dicembre 2020 con cui il Presidente dell'AdSP ha concluso le procedure di riqualificazione interna del personale.

Anche il Ministero vigilante aveva formulato rilievi in proposito³.

L'Ente ha difeso il proprio operato⁴, dichiarando di aver consentito in tal modo lo svolgimento delle procedure di riqualificazione in assenza di proteste dei sindacati e garantendo l'assunzione di altro personale di IV livello per i posti esistenti e quelli che si aggiungeranno e che dovranno organizzarsi anche mediante l'utilizzo delle risorse del PNRR. L'Amministrazione vigilante ha richiesto al Presidente dell'AdSP, per il futuro, di attenersi alle norme regolamentari⁵.

³ Nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 24 dicembre 2020.

⁴ Nota prot. del 7 settembre 2021

⁵ Nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 15 novembre 2021.

Questa Corte si riserva approfondimenti sulla questione.

3.3. Incarichi di studio, consulenza e contenzioso.

Sul capitolo di bilancio di parte corrente relativo alle “spese per consulenze” dell’AdSP, non sono stati assunti impegni di spesa, come già avvenuto per gli esercizi precedenti.

L’Ente, in sede istruttoria, ha dichiarato che per gli incarichi sottesi ad attività professionali che attengono direttamente alla realizzazione delle opere infrastrutturali, i conseguenti costi sono inseriti nei relativi quadri economici degli interventi.

Nell’anno, sono stati conferiti ventidue incarichi professionali aventi per oggetto stime e aggiornamenti catastali, perizie estimative, rilievi topografici, redazione documento di pianificazione energetica ed ambientale e ad altro attinente ai servizi e ai traffici portuali, per un totale di euro 258.423.

Sono stati elencati, poi, dieci incarichi di consulenza legale per contenziosi di varia natura, per un totale di euro 113.983, importi corrisposti nel 2020, ad eccezione di una spesa per una consulenza tecnica il cui importo di euro 8.099 sarà computato nell’esercizio successivo.

L’Ente ha, tuttavia, dichiarato che affida prevalentemente il contenzioso in materia civile all’Avvocatura dello Stato: nell’esercizio in esame non sono stati presentati nuovi ricorsi. Attualmente sono pendenti i giudizi in materia di riserve iscritte da imprese aggiudicatrici di opere, decreti ingiuntivi poste in essere dall’AdSP per il recupero dei crediti ed infine giudizi risarcitori per danni subiti da terzi sul demanio. In relazione alla prima tipologia, si evidenzia la controversia sui lavori di realizzazione dei nuovi attracchi del pontile “Isola bianca” (Olbia) per un importo complessivo di oltre 22 milioni di euro. Con riferimento alle azioni risarcitorie si osserva che l’Autorità si trova esposta in giudizi di valore superiore a 15 milioni di euro; infine, vi è un altro giudizio instaurato dalla cessata A.P. di Cagliari contro la società privata responsabile per danni subiti dalla AdSP per la scarsa manutenzione della rete idrica (valore euro 1.306.000).

Per quanto riguarda, invece, il contenzioso amministrativo, sono pendenti 52 ricorsi in tema di concessioni demaniali, individuazione del concessionario e determinazione del canone demaniale, nonché di mancato rispetto delle prescrizioni in materia ambientale per deposito irregolare di rifiuti, compresi quelli derivanti dalle navi in entrata nei porti. L’AdSP ha precisato che si tratta, prevalentemente, di ricorsi in cui si chiede l’annullamento di provvedimenti di diniego, non comportanti quindi un’esposizione diretta dell’Ente ma,

eventualmente, meramente indiretta, per gli effetti che l'annullamento del provvedimento impugnato potrebbe determinare in capo all'Amministrazione.

In tema di contenzioso giuslavoristico, risulta ancora pendente il ricorso in Cassazione prodotto dall'AdSP avverso la sentenza di secondo grado che ha riconosciuto la illegittimità dei tagli stipendiali ai dipendenti della ex A.P. di Olbia di cui si tratterà nel successivo paragrafo.

Infine, in materia tributaria, pende ricorso in Cassazione per un contenzioso promosso dall'Agenzia delle entrate, con riferimento a cartelle esattoriali per tributi non versati nel periodo 2003-2005, per importi superiori a tre milioni di euro, della soppressa A.P. di Olbia. Le sentenze di primo e secondo grado sono state favorevoli all'Amministrazione portuale.

In considerazione degli importi rilevanti delle cause pendenti, pur trattandosi di contenziosi passivi ereditati dalle sopresse AA.PP. ma ormai prossimi alla definizione, appare necessario che l'AdSP accantoni sul pertinente fondo dello stato patrimoniale somme in misura congrua a copertura delle richieste di ristoro dei danni prodotti. Già nel referto dell'esercizio 2019 si era richiesto questo incremento del fondo. Nella nota di risposta, l'Ente ha precisato che, oltre al fondo rischi, è iscritto tra le voci vincolanti dell'avanzo della situazione amministrativa il fondo contenziosi Olbia per 10 milioni di euro.

3.4. Spesa del personale

Nelle due tabelle che seguono sono indicate, nell'ordine, la spesa complessivamente impegnata per il personale e il Segretario generale, nonché le somme a titolo di compenso premiale corrisposto nell'esercizio all'esame, raffrontate comparativamente con i dati rendicontati dell'esercizio precedente.

Tabella 4 - Spese per il personale

	2019	2020	var. %
Emolumenti, indennità' e rimborsi al Segretario Generale	189.776	189.962	0,1
Indennità e rimborso spese per missioni al S.G. soggette a limite di spesa	13.254	4.413	-66,7
Emolumenti fissi al personale dipendente	3.203.251	4.882.565	52,4
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	2.403.181	1.063.720	-55,7
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	0	0	0,0
Emolumenti variabili al personale dipendente	201.665	169.137	-16,1
Indennità e rimborso spese per missioni soggette a limite spesa	36.369	11.371	-68,7
Indennità e rimborso spese per missioni non soggette a limite di spesa	69.872	9.631	-86,2
Altri oneri per il personale	33.901	89.455	163,9
Spese per l'organizzazione di corsi per il personale*	57.870	28.421	-50,9
Spese per il personale non dipendente	7.200	70.410	877,9
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Autorità'	1.821.549	1.669.310	-8,4
TOTALE ONERI PER IL PERSONALE DIPENDENTE	8.037.888	8.188.395	1,9

Fonte: elaborazione Corte conti su dati bilancio AdSP.

* di cui euro 53.421 nel 2019 per corsi di formazione obbligatoria.

Tabella 5 - Importi erogati a titolo di premio nel 2020, posti a raffronto con il 2019

Descrizione	2019			2020			var. % 2020/2019
	Personale in servizio	Premi erogati	Importi	Personale in servizio	Premi erogati	Importi	
IMPIEGATI	58	58	212.897	56	56	221.750	4,2
QUADRI	17	17	112.526	18	18	126.299	12,2
DIRIGENTI	5	5	124.750	5	6*	150.000	20,2
Totali	80	80	450.173	79	80	498.049	10,6
Segretario Generale	1	1	48.000	1	1	48.000	0,0
Totali	81	81	498.173	80	81	546.049	9,6

Fonte: dati AdSP

*di cui uno corrisposto al S.G. per un *interim*.

In merito ai premi corrisposti, l'AdSP ha precisato che un solo dipendente è stato escluso dal riconoscimento, in quanto distaccato presso altro Ente, mentre per gli altri, oltre alle differenze contrattualmente previste secondo il livello di appartenenza, il riconoscimento è avvenuto dopo la valutazione effettuata in base ai parametri fissati dalle "Linee guida del sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle *performance*", adottate dall'Ente stesso.

L'AdSP ha precisato inoltre che le somme corrisposte a titolo di premio al personale dipendente sono comprese nei costi della contrattazione decentrata e inserite nel relativo

capitolo. Detti premi vengono erogati l'anno successivo previa relazione sul raggiungimento degli obiettivi e delle *performance* redatta dal Segretario generale e dall'Organismo interno di valutazione, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo n. 150 del 2009. La loro corretta contabilizzazione è riscontrata dal Collegio dei revisori nei controlli periodici dei mandati e reversali, che riguardano anche le somme corrisposte a titolo di premio al personale dipendente, oltre che annualmente in sede di riaccertamento dei residui, e sempre adempiendo all'obbligo di pubblicazione dei dati, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

L'Ente ha specificato che l'incremento dei costi rispetto all'anno precedente è dovuto alla circostanza che le progressioni di carriera e le assunzioni erano avvenute nella seconda metà dell'esercizio 2019, pertanto i premi relativi a tale annualità sono stati rapportati alle giornate effettive di presenza, mentre nel 2020 sono stati erogati per intero.

Inoltre, il dipendente collocato in pensione nel mese di settembre, benché non figuri tra le unità di personale in servizio al 31 dicembre 2020, ha riscosso il premio di propria competenza.

Per quanto attiene, infine, al recupero degli emolumenti indebitamente erogati in violazione dell'art. 9 del d.l. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, al personale dipendente nelle due sedi delle soppresse AA.PP, l'Autorità ha comunicato l'avvenuta restituzione di parte del debito in attesa della definizione del contenzioso ancora pendente in Cassazione. Per due dipendenti che non hanno restituito le somme percepite, sono state notificate le ingiunzioni di pagamento. Queste sono state oggetto di opposizione e risultano alla data del termine di chiusura della presente istruttoria ancora pendenti.

3.5. Contrattazione collettiva nazionale e decentrata

L'Autorità ha avviato fin dalla sua istituzione, nel luglio del 2017, un percorso per la creazione e razionalizzazione di una propria struttura organica unitaria, in luogo delle due distinte strutture facenti capo alle soppresse Autorità portuali di Cagliari e del Nord Sardegna che in essa si sono fuse. In questa direzione ha proceduto alla valutazione dei carichi di lavoro e dei processi decisionali, da rimodulare in coerenza con gli obiettivi strategici dell'Ente. Ha, altresì, dedicato attenzione alla omogeneizzazione della contrattazione integrativa, anche nell'ottica di garantirne la riconduzione al proprio innovato sistema di *performance*.

Si è così giunti all'approvazione, con delibera del Comitato di gestione n. 22 del 3 ottobre 2018, della contrattazione aziendale (o di II livello) di cui all'art. 52 del CCNL dei lavoratori dei porti, per il triennio 2018-2020, e, successivamente, all'approvazione, sempre a mezzo di delibera del Comitato di gestione (n. 28 del 31 ottobre 2018), del "Regolamento sulla *performance* del personale non dirigenziale".

A mezzo del medesimo atto deliberativo è stata definita anche la relativa organizzazione funzionale dell'Autorità. In data 27 settembre 2018 è stato sottoscritto il contratto aziendale dell'AdSP per il periodo 1° gennaio 2018 - 31 dicembre 2020, recepito con delibera del Comitato di gestione n. 22 del 3 ottobre 2018.

Contestualmente sono stati definiti, in sede di contrattazione di secondo livello, alcuni istituti economici esistenti, quali ad es. superminimo e indennità di mensa, allo scopo di omogeneizzare i trattamenti economici goduti dal personale delle sopresse AA.PP.

L'Ente non ha dato attuazione ai detti specifici istituti economici, stante la pendenza del contenzioso in atto innanzi ricordato, circa il recupero degli emolumenti stipendiali indebitamente erogati in passato.

Anche in relazione alla previsione, contenuta nella contrattazione decentrata, di possibile concessione di piccoli prestiti al personale dipendente nella misura di due mensilità, l'Ente, in linea con quanto affermato dal Collegio dei revisori, ha ritenuto non congruente con i fini istituzionali la possibilità di fruire di queste provvidenze da parte dei dipendenti. Ne ha disposto pertanto l'eliminazione, già sollecitata dall'Amministrazione di vigilanza.

L'AdSP ha comunicato che l'estinzione del debito è prevista per il mese di marzo 2022.

La nuova proposta di contrattazione di secondo livello formulata dai dipendenti dell'AdSP per il triennio 2021-2023 ha per oggetto le seguenti misure accessorie:

- premio di risultato collegato al raggiungimento degli obiettivi ed erogato a tutto il personale: l'importo annuo si incrementa complessivamente di euro 180.985, a seguito delle progressioni economiche;
- indennità per attività ispettive, di controllo e polivalenza orizzontale che sostituiscono la indennità di polivalenza prevista nella contrattazione decentrata 2018-2020, erogata agli impiegati dal 5° al 1° livello per compensare il disagio connesso all'utilizzo di autovetture per l'esercizio di funzioni di controllo nei cantieri, in banchina e nelle aree demaniali in incremento complessivo di euro 19.140,00;

- superminimo erogabile ai quadri per attività particolari, con un incremento complessivo di euro 13.120,00;
- fondo *welfare* incrementato di euro 5.000 annui, destinato a chi necessita di un contributo a carattere esistenziale e ricreativo e per spese dell'abitazione principale;
- abrogazione della indennità di sede disagiata che viene prevista solo in casi eccezionali, a favore di chi assume l'incarico di responsabile di un ufficio decentrato;
- indennità di mensa e buono pasto, non ancora attribuiti, in attesa che la Corte di Cassazione si pronunci sul ricorso avverso le misure di riduzione dello stipendio con conseguente obbligo di restituzione di quanto già percepito, nonché anche sulla natura delle due indennità.

Il Collegio di revisione ha osservato che alcune delle predette misure, ad esempio il superminimo, non possono collegarsi all'attività di servizio che è già remunerata, mentre eventualmente dovrebbe essere concessa solo previa dimostrazione di effettive attività aggiuntive svolte. Lo stesso dicasi per l'indennità di polivalenza, collegata temporaneamente al personale in situazione di carenza di organico, ma che deve cessare non appena viene assunto altro personale o viene ad essere attivata la pianta organica.

Con delibera del Comitato di gestione del 30 settembre 2021 è stata adottata la contrattazione integrativa di secondo livello per il triennio 2021-2023, che sarà oggetto di approfondimento nel referto per l'esercizio 2021.

In data 13 gennaio 2022, a seguito dei rilievi formulati dal Collegio dei revisori e dal Mims sull'indennità di polivalenza orizzontale, è stato sottoscritto un accordo rettificativo della contrattazione aziendale di II livello 2021-2023, con cui la predetta indennità è stata abrogata e sostituita dall'indennità amministrativa, destinata al personale che presta supporto alle altre direzioni, con svolgimento di controlli sulle procedure tecnico amministrative di pertinenza delle altre direzioni.

3.6. Trasparenza e valutazione della "performance amministrativa"

L'AdSP è assoggettata alle disposizioni contenute nella l. 6 novembre 2012 n. 190, come modificata dal d.lgs. 25 maggio 2016, n. 97 ed è, pertanto, destinataria delle indicazioni del Piano nazionale anticorruzione (Pna), per le parti dedicate agli enti pubblici non economici.

Con decreto presidenziale n. 51 del 21 febbraio 2019 è stato nominato il nuovo Responsabile unico della prevenzione della corruzione e della trasparenza dell'AdSP, nella persona di un dirigente dell'Ente, incarico in precedenza attribuito al Segretario generale.

Il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (Ptpct 2020 - 2022) dell'AdSP è stato approvato con decreto presidenziale n. 42, in data 31 gennaio 2020. Il successivo Ptcp per il triennio 2021-2023 è stato approvato con decreto del 26 marzo 2021, n. 88. Le Autorità di sistema portuale sono tenute a costituire l'Organismo indipendente di valutazione della *performance* amministrativa (OIV): con decreto presidenziale n. 134 del 21 dicembre 2017 è stato costituito per un triennio l'OIV dell'AdSP, composto da tre membri. Con decreto n. 9 del 19 gennaio 2021 è stato costituito, a seguito di procedura selettiva pubblica, il nuovo OIV, per il triennio 2021-2023.

L'AdSP ha pubblicato sul proprio sito istituzionale i compensi attribuiti ai componenti di detto organo, nella misura di 8.000 euro lordi al presidente e di 6.000 euro per ciascuno degli altri due componenti.

Con delibera del Comitato di gestione n. 8 del 25 giugno 2020, è stato adottato l'aggiornamento del sistema di programmazione, misurazione e valutazione della *performance* per l'anno 2020, su parere positivo dell'OIV. Con decreto n. 312 del 3 agosto 2020, è stato adottato il piano della *performance* 2020 e con decreto n. 82 del 2021 è stata approvata la relazione sulla *performance* 2020. Con decreto n.185 del 16 giugno 2021, aggiornato a luglio 2021, è stato approvato il piano della *performance* 2021, validato dall'OIV.

Risultano pubblicati sul sito istituzionale dell'AdSP, nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente", i referti pregressi (dal 2017) di questa Corte, ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 33 del 14 marzo 2013.

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

L'AdSP organizza e programma la propria attività secondo gli indirizzi previsti dalla novellata legge n. 84 del 1994. Con il d.l. 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto "decreto Trasporti", convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 è stato modificato l'art. 5 della legge n. 84 del 1994, in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali. In particolare, la novella citata semplifica e accelera l'attività programmatoria delle AdSP volta a definire l'assetto complessivo e la destinazione d'uso delle aree portuali, eliminando la prevista adozione del Piano regolatore di sistema portuale, inizialmente concepito come unitario strumento di sintesi delle linee strategiche di sviluppo di tutti i porti del sistema, e ora demandando al solo Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) il compito di individuare, per ciascun porto, gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario. I Piani regolatori portuali (PRP), concepiti come piani territoriali di rilevanza statale, restano di competenza esclusiva delle AdSP con riferimento alle sole aree portuali e retroportuali, residuando alle Autorità portuali mere funzioni consultive con riguardo alle aree di interazione porto-città, oltre alla necessità di una previa intesa con gli enti territoriali competenti ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti viari e ferroviari di ultimo miglio.

Infine, le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle Regioni, le aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

Presso l'AdSP del mare di Sardegna è stata creata un'apposita direzione che si occupa delle linee strategiche e delle scelte tecniche da porre in essere nei sette scali di cui può avvalersi l'Autorità di sistema, struttura dirigenziale che a causa della crisi pandemica, nel 2020 non aveva avviato alcuna attività.

Nel 2021 sono state riattivate dette attività istruttorie, con la costituzione di un gruppo di lavoro che ha dato vita ad un primo documento di pianificazione strategica. E' stata, altresì, avviata la procedura di affidamento diretto per il conferimento dell'incarico di predisporre il Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), ai sensi dell'articolo 36, comma 2,

lett. a), del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50, mediante la piattaforma *e-procurement* dell'Ente, ad un Centro universitario specializzato che ha dato avvio alle attività di natura scientifica

Sono rimasti, invece, invariati gli altri strumenti di programmazione e, in particolare, il Piano operativo triennale (Pot), soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate, sulla base del Documento di pianificazione strategica, le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle, sulla base delle risorse finanziarie disponibili e secondo un ordine di priorità che dà conto del diverso livello di interesse ed urgenza che l'Autorità assegna a ciascun intervento.

Il Pot 2018-2020 è stato approvato dal Comitato di gestione in data 14 febbraio 2018. Il piano operativo triennale attualmente in vigore è stato approvato con delibera del Comitato di gestione del 14 gennaio 2021; nel 2020 quindi non era stato modificato rispetto all'esercizio 2019.

Parimenti invariato è l'ulteriore strumento di programmazione consistente nel Programma triennale delle opere pubbliche (Pto), ai sensi dell'art. 21 del decreto legislativo n. 50 del 2016, ss.mm.i, che si raccorda necessariamente con il documento di pianificazione.

Il Comitato di gestione, in sede di approvazione del bilancio di previsione 2019 dell'AdSP, aveva approvato il programma triennale delle opere 2019/2021 e, in sede di approvazione del bilancio di previsione 2020, ha varato, come previsto per legge, il programma triennale 2020-2022.

Si espongono, di seguito, le risorse finanziarie previste per ciascun programma, con gli aggiornamenti secondo criteri di scorrimento annuale.

Tabella 6 - Programma triennale opere pubbliche dell'AdSP 2019-2021

Quadro risorse disponibili				
	2019	2020	2021	Importo totale
Importo interventi programmati	51.690.280	10.237.910	56.325.179	118.253.369

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati del programma triennale

Tabella 7 - Programma triennale opere pubbliche dell'AdSP 2020-2022

Quadro risorse disponibili				
	2020	2021	2022	Importo totale
Importo interventi programmati	64.157.440	32.509.995	20.844.516	117.511.952

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati del programma triennale

Dal confronto tra le due tabelle emergono variazioni che l'Ente attribuisce alla rimodulazione della programmazione in base agli impegni già assunti relativi alle singole annualità.

Tra gli interventi più significativi programmati nel 2020 nel porto di Cagliari si evidenziano:

- i lavori di risanamento statico del corpo scala del capannone Nervi, avviati a novembre 2020 e ultimati a maggio 2021;
- i lavori di risanamento statico della banchina del capannone Nervi, ultimati nel marzo 2021;
- il completamento della passeggiata pedonale e ciclabile, in corso di ultimazione;
- i lavori di demolizione Silos, consegnati a settembre 2020 e ultimati a settembre 2021;
- la realizzazione di *gate* d'ingresso al Porto Canale e agli annessi locali per operatori portuali adibiti al controllo dei varchi, attualmente in corso a seguito dell'aggiudicazione della gara, avvenuta nel corso del 2021.

Con riguardo ai porti del nord Sardegna sono stati sottoscritti accordi quadro per la manutenzione straordinaria e per opere marittime, stradali e edifici civili e industriali. Attualmente gli appalti aggiudicati sono in fase di esecuzione.

Per gli altri interventi e per il dettaglio sullo stato dei lavori, si fa rinvio alla relazione annuale del Presidente dell'AdSP.

Per le principali opere di grande infrastrutturazione si fa rinvio agli elementi esposti più avanti, nella successiva tabella n. 10.

5. L'ATTIVITA'

5.1. Attività promozionale

L'attività promozionale ha subito un drastico ridimensionamento nell'esercizio in esame a causa della crisi pandemica per cui la partecipazione ad associazioni e a eventi fieristici riguardanti il traffico marittimo e portuale è avvenuta sempre *on line*, come pure la partecipazione alle fiere internazionali nel settore passeggeri e crocieristico *Seatrade Cruise Virtual* e al festival dell'architettura. L'AdSP nel 2020 ha confermato l'adesione all'Assoporti italiana e all'Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo.

L'importo impegnato per le spese promozionali nel 2020 dall'AdSP ammonta a 14.874 euro, rispetto ai 169.575 euro dell'esercizio precedente.

5.2. Regolazione dei servizi ausiliari e attività negoziale

Nelle tabelle seguenti viene indicato l'elenco dei servizi più rilevanti affidati nei porti ricompresi nella circoscrizione della AdSP: si osserva che l'Ente in diversi casi ha fatto ricorso alla proroga dell'affidamento scaduto, in attesa di completare le procedure di gara per un nuovo affidamento. Tale condotta può giustificarsi nei periodi emergenziali mentre è da evitare in tutti i casi di rinnovo ordinario di un affidamento di servizio.

Tabella 8 - Servizi di interesse generale porto di Cagliari

Descrizione servizio	Procedura	Decorrenza	Scadenza
Servizi di illuminazione	Gara aperta Mepa	24/01/2019	23/01/2022
Servizio di pulizia e raccolta rifiuti nelle aree demaniali marittime del porto di Cagliari.	Aperta	01/06/2017	31/05/2021
Decreto proroga: decreto del Presidente n. 157 del 27.05.2021		31/05/2021	30/11/2021
Servizio di derattizzazione e disinfestazione delle aree comuni.	Affidamento diretto tramite piattaforma informatica Ente	01/11/2019	31/10/2020
	Il servizio è svolto a richiesta. All'attualità si sta procedendo alla richiesta di preventivi per individuazione nuovo contraente.		
Concessione del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nel porto di Cagliari	Aperta	01.08.2016	31/08/2021
	Attualmente il servizio è svolto in regime di concorrenza da imprese iscritte al registro di cui all'art. 68 cod. nav. Fino all'individuazione di nuovo contraente.		
Servizio idrico integrato e gestione della rete fognaria	Nel corso del 2020 i servizi sono stati svolti direttamente dall'AdSP, che sta predisponendo gli atti per l'affidamento al Gestore Unico.		
Servizio di trasporto passeggeri imbarco/sbarco porto di Cagliari molo Sabaudo esterno - molo Rinascita	Aperta	01/07/2018	15/03/2022
	Il servizio è stato prorogato con decreto del presidente n.197 del 29/06/2021, fino al 15/03/2022, fino esaurimento monte ore non esaurite per riduzione traffici causa pandemia.		
Stazione marittima e accoglienza navi da crociera	Contratto quindicennale dal 28.12.2013		
Servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio verde dell'Ente	Aperta	14/06/2021	13/06/2024
	Nell'anno 2020 sono stati affidati n.2 interventi di manutenzione delle aiuole del porto storico di Cagliari per euro 3.200		
Servizio di controllo degli impianti portuali	Aperta	24/09/2019	24/09/2022
Servizio di portierato nelle aree demaniali- presidio varco Porto Canale	Affidamento diretto previa consultazione di n.6 operatori economici, oltre proroga tecnica di mesi 4	21/11/2019	30/07/2021
	All'attualità il servizio è stato affidato a nuovo contraente ai sensi dell'art.36, c.2, lett.a, d.lgs. n.50 del 2016 s.m.i., per mesi 14 dal 31/07/2021 a 30/09/2022		
Servizio di pulizia degli immobili	Aperta	01/10/2021	30/09/2024
	Nel 2020 il servizio è stato svolto fino al 31/03 con convenzione Consip; dal 13/3 all'11/5 con affidamento diretto; dal 12/5 con procedura negoziata; dal 12/12 al 30/9/2021 con affidamento diretto e successiva proroga tecnica.		
Manut. ordinaria e straord. Sistema di videosorveglianza e teleallarme	Aperta	02/07/2017	15/09/2026
Servizio di portierato nelle aree demaniali escluse quelle sensibili	Aperta	31/07/2017	31/07/2021
	Nelle more della procedura aperta per l'affidamento pluriennale il servizio è stato prorogato di mesi 6 con scadenza 31/01/2022		

Fonte: dati forniti dall'AdSP

Tabella 9 - Servizi di interesse generale nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

Descrizione servizio	Procedura	Decorrenza	Scadenza
Servizio di gestione e manutenzione illuminazione dei porti del nord Sardegna	Piattaforma elettronica dell'ente (ai sensi art.36, c.2 lettera b) del d.lgs. n. 50 del 2016)	2019	18/05/2020
		22/07/2020	21/05/2021
		22/07/2021	21/05/2022
		Nota: nelle more della conclusione delle procedure di gara l'AdSP ha proceduto ad affidamenti diretti e/o modifiche contrattuali al fine di assicurare la continuità del servizio.	
Pulizia immobili	Convenzione Consip	01/08/2014	01/08/2021
	Proroga ai sensi dell'art.57, c.5, lett.a) di 293 giorni	02/08/2021	19/05/2022
		Nota: la proroga si è resa necessaria nelle more di aggiudicazione della gara tramite Consip, a cui l'AdSP intende aderire.	
Concessione del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti nelle aree demaniali e banchine	Procedura aperta (ai sensi art.60 del d.lgs. n.50 del 2016)	01/11/2019	31/01/2020
		19/02/2020	19/08/2020
		Nota: nelle more della conclusione delle procedure di gara e di un ricorso al Tar, l'AdSP ha proceduto ad affidamenti diretti e/o modifiche contrattuali al fine di assicurare la continuità del servizio.	
	Procedura aperta su piattaforma elettronica AdSP (ai sensi artt.60 e 129 del d.lgs. n.50 del 2016)	17/01/2021	16/01/2024
	Il servizio ha durata di 3 anni, con opzione di prosecuzione di ulteriori tre.		
Servizio di raccolta rifiuti conferiti dalle navi	Nelle more del nuovo piano rifiuti e dell'indizione della gara per l'individuazione del concessionario, dal febbraio 2018 all'attualità il servizio è svolto in regime di concorrenza da imprese iscritte al registro di cui all'art.68 cod. nav. fino all'individuazione di nuovo contraente.		
Servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio verde nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres.	Procedura aperta (ai sensi artt.60 e 129 del d.lgs. n.50 del 2016)	09/07/2019	09/07/2022 (con opzione di prosecuzione di ulteriori tre anni)
Servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria di cancelli e barriere automatiche nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres.	Procedura negoziata previa manifestazione di interesse	21/10/2018	30/10/2020
	Nota: nelle more della conclusione della procedura di gara, l'AdSP ha proceduto ad una modifica contrattuale al fine di assicurare la continuità del servizio, dal 1/11/2020 al 31/01/2021.		
	Procedura su piattaforma elettronica dell'ente (ai sensi art.36, c.2, lett.a) del d.lgs. n.50 del 2016 e art.1 d.l. n.76 del 2020)	01/02/2021	31/03/2023

(continua)

Tabella 9 - Servizi di interesse generale nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres (segue)

Descrizione servizio	Procedura	Decorrenza	Scadenza
Servizio di pulizia locali a uso comune della stazione marittima Olbia	Procedura su piattaforma elettronica dell'ente (manifestazione di interesse e procedura negoziata)	01/05/2020	28/02/2021
		Nota: dal 01/01/2020 al 30/04/2020, l'AdSP ha proceduto con affidamenti diretti nelle more della conclusione delle procedure di gara. Dall'1/3/2021 al 30/05/2021 c'è stata una proroga tecnica di tre mesi, seguita da 1 affidamento diretto fino al 31/08/2021, al fine di permettere la conclusione della gara per l'affidamento del servizio per 2 anni.	
	Piattaforma elettronica, affidamento diretto (ai sensi art.36, c.2, lett.a) del d.lgs. n.50 del 2016) in attesa esito ricorso al Tar	01/09/2021	28/02/2022
	Procedura aperta (ai sensi art.60 e art.95, c.3, lett.b del d.lgs. n.50 del 2016)	La gara è stata aggiudicata. In attesa dell'esito del ricorso al Tar contro l'aggiudicazione.	
Servizio di manutenzione ordinaria impianti immobili stazione marittima di Olbia	Piattaforma elettronica dell'ente (manifestazione di interesse e procedura negoziata)	01/04/2020	30/09/2021
		Nota: dall' 01/01/2020 al 31/03/2020, l'AdSP ha proceduto con un affidamento diretto nelle more della conclusione di procedura di gara.	
	Procedura aperta (ai sensi art.60 e art.95, c.3, lett.b del d.lgs. n.50 del 2016) per la durata di 24 mesi	Non ancora consegnato	
Servizio di security per le aree portuali	Procedura ristretta sopra soglia comunitaria preceduta da pre-qualifica	20-apr-18	15-ott-21
		Dal 20 aprile al 15 ottobre 2021 c'è stata una proroga tecnica, in attesa nuova gara avviata in data 11 agosto 2021	
Stazione marittima servizio ai passeggeri	Procedura aperta telematica di importo superiore alla soglia comunitaria nei settori speciali art.114 e ss. d.lgs. n.. 50 del 2016.		
Primo lotto (instradamento veicoli)		28/07/2020	27/07/2022
Secondo lotto (bus navetta)		25/03/2021	24/03/2024
Terzo lotto: (Informazioni)		27/08/2020	26/08/2022

Fonte: AdSP

Per quanto riguarda l'attività negoziale riguardante l'acquisizione di beni e servizi strumentali, si espone di seguito una tabella che riassume i principali contratti conclusi nel 2020 dall'AdSP

e le modalità di affidamento, con la specificazione dell'utilizzo delle procedure centralizzate tramite Consip o Mepa; si osserva, altresì, che l'Ente, in ottemperanza all'articolo 40, comma 2 del decreto legislativo n. 50 del 2016 si è dotato di una piattaforma telematica *e-procurement* per la gestione di tutte le procedure.

Tabella 10 - attività negoziale e tipologia di affidamento

Tipologia procedura contratto	Numero contratti	Totale spesa complessiva	Incidenza % della singola tipologia sul totale
Affidamento diretto (art.36, co 2 lett. a)	301	2.678.328	6,9
Procedura negoziata (art.36, co 2 lett. b)	24	7.690.857	19,9
Art. 36, co 2, lett.c)	1	196.980	0,5
Art. 36, co 2, lett.c bis	1	382.000	0,99
Procedura negoziata con un solo operatore (art. 63)	9	86.860	0,2
Procedura aperta (art. 60)	22	27.546.911	71,3
Ricorso alle convenzioni Consip distinte per strumento utilizzato (convenzioni n.1, MEPA n. 4, accordi quadro n. 7)	6	48.722	0,1
TOTALE	364	38.630.659	100

Fonte: dati Ente

In particolare, come risulta dalla tabella che precede, n. 22 contratti sono stati affidati con procedura aperta, per un importo di 27,5 milioni, pari al 71,3 per cento del totale, n. 6 contratti con convenzioni Consip, accordi quadro e ricorso al mercato elettronico, per un importo di 48.722 euro, pari allo 0,1 per cento del totale. Gli affidamenti diretti sono stati n. 301, per un importo di 2.678.328 euro, pari al 6,9 per cento del totale e le procedure negoziate n. 24, per un importo di 7.690.857 euro, pari al 19,9 per cento del totale.

Questa Corte intende precisare che anche per i contratti di modesto importo e al di sotto della soglia comunitaria- nella specie peraltro di valore complessivamente rilevante - è necessario che l'Ente tenga conto dei principi di carattere generale indicati nell'articolo 30, comma 1 del decreto legislativo n. 50 del 2016 (ovvero: economicità, efficacia, tempestività, correttezza, libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità, pubblicità), nonché

rispetti il principio di rotazione, in modo da assicurare l'effettiva possibilità di partecipazione delle micro, piccole e medie imprese.

5.3. Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e grandi opere di infrastrutturazione

Nel periodo in esame l'AdSP ha impegnato per opere di manutenzione ordinaria riferite ad interventi negli uffici e nelle parti comuni la complessiva somma di euro 1.676.636 (euro 1.638.107 nel 2019); gli interventi di manutenzione straordinaria hanno richiesto l'impegno per euro 25.420.768 (euro 8.594.766 nel 2019)

L'AdSP ha dichiarato di aver percepito somme a titolo di fondo perequativo riferite ad esercizi pregressi con le quali sono state finanziate opere di manutenzione straordinaria, mentre nel 2020 non è stato ricevuto nessun trasferimento a tale titolo.

Con riferimento al blocco delle opere infrastrutturali nel Porto Canale di Cagliari, di cui si è dato conto nei precedenti referti, dovuto all'annullamento, da parte del Consiglio di Stato, dell'autorizzazione paesaggistica originariamente rilasciata per la realizzazione di un programma integrato di interventi relativi al porto industriale, l'AdSP ha riferito che il Ministero della cultura, nel corso del 2020, ha impugnato in opposizione il decreto n. 209 del 31 maggio 2019, adottato in recepimento degli esiti (conferenza decisoria del 27 maggio 2019) relativi al procedimento avviato *ex novo*, secondo le indicazioni dell'Avvocatura dello Stato e dell'ufficio legislativo dello stesso Mic, per ottenere il rilascio della detta autorizzazione.

L'opposizione in argomento è stata rigettata con deliberazione del Consiglio dei ministri del 22 luglio 2020.

Pertanto, l'AdSP ha indetto una procedura aperta ex art.60 del d.lgs. n. 50 del 2016 e s.m.i. per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, con importo a base di gara di euro 27.485.779. La gara è stata aggiudicata in data 28 ottobre 2020 e a dicembre 2021 sono stati avviati i lavori, nel rispetto delle varie fasi procedurali.

Per ciò che concerne le grandi opere di infrastrutturazione, che, come precisato dall'art. 5, comma 9 della l. n. 84 del 1994, riguardano "*le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee di difesa, le darsene, bacini e banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali*", si riportano nella successiva tabella quelle principali, le relative fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento ad aprile 2022. Come è agevole verificare, alla luce della tabella dette opere

risultano in uno stato embrionale, nonostante i cospicui finanziamenti assegnati e la programmazione adottata.

Tabella 11 - Opere infrastrutturali AdSP del Mare di Sardegna ad aprile 2022

OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE										
Descrizione intervento	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lavori	Data fine lavori (contratto)	Tipo di gara	Costo lav aggiudicati	Perizie di variante o suppletive	Costo totale lavori	Stato av. lavori	Collaudo
PORTO DI CAGLIARI										
Lavori di realizzazione del distretto della cantieristica da realizzarsi nell'avamposto est del Porto Canale – 2° lotto funzionale: opere a mare	D.M n.353 del 13/08/2020	28/10/2020	inizio lavori 9 12 2021	13 mesi dalla consegna	procedura aperta (appalto integrato)	19.929.045,39	/	19.929.045,39	10,36%	
Infrastrutturazione aree G1W e G2W del Porto Canale	D.M. n.353 del 13/08/2020	/	/	/	/	/	/		/	/
Prolungamento della banchina sul lato nord-est del Porto Canale	Fondi AdSP Mare di Sardegna	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Banchinamento per navi Ro Ro del Porto Canale	D.L.59/21 Fondi complementari del PNRR	/	/	/	/	/	/	/	/	/
PORTO TORRES										
Realizzazione dei lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente Porto Torres	L. 208/1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse e successive modifiche ed integrazioni. Delibera CIPE n.	31/12/2014	Trattasi appalto integrato si è reso necessario acquisire autorizzazioni di natura ambientale. Consegna parziale dei lavori in data 11.12.2018. In attesa verifiche di ottemp.al decreto VIA 305/18 Prev. inizio opera settembre 2022.	14/05/2024	Procedura ristretta ai sensi dell'art.168 d.lgs.163/2006	29.240.646,29				
Realizzazione dello scalo di alaggio e varo con gru delle imbarcazioni all'interno del polo nautico del nord-ovest della Sardegna	D.G.R. n. 30/15 del 20.06.2017, D.G.R. n. 55/25 del13.12.2017 - FSC 2014/2020 Patto per lo sviluppo della Regione Sardegna. Approvazione Convenzione e assunzione impegno di spesa della somma di euro1.350.000,00. Capitolo SC07.0045 - C.d.R. 00.08.01.04 - Codifica PCF U.2.03.01.01.000 - Bilancio ADSP		Ottenute le autorizzazioni ambientali e terminate le fasi progettuali. Si prevede la pubblicazione della gara per affidamento lavori entro il mese di luglio 2022.							
Porto di Porto T. - Darsena Servizi 2° l.	AdSP Mare di Sardegna		Affidata progettaz.definit. Con decreto n.112/2022							
Manutenzione, escavi e dragaggi dei fondali del porto commerciale di P.T.	AdSP Mare di Sardegna		Affidata progettaz. defin. Con decreto n.81/2022							
Progett. definitiva ed esecutiva per la riqualificazione, manutenz., complet. e trasformaz. del fabbricato denominato "Mercato Ittico" in un centro servizi per il porto di Porto Torres	AdSP Mare di Sardegna		In corso di predispos. gara da pubblicare entro dicembre 2022 per affidamento lavori							

Fonte: AdSP

5.4 Operazioni, servizi portuali ed altre attività industriali e commerciali svolte nell'ambito portuale.

Tra le funzioni che il legislatore assegna all'AdSP, assume particolare rilievo la gestione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione: tali beni possono essere dati in concessione ai privati in applicazione dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994 (concessioni di aree e banchine) e dell'articolo 36 del cod. nav. (concessione di beni demaniali). Sono vietate le proroghe o i rinnovi automatici, in quanto non si sostanziano in nuove procedure di affidamento ispirate ai principi di trasparenza e concorrenza.

Nell'esercizio 2020, peraltro, la normativa emergenziale ha ammesso in via eccezionale queste forme di proroghe automatiche. Come anticipato nella parte normativa, infatti, il d.l. n. 34 del 2020, all'art.199, commi 2 e 3, ha previsto la proroga di due anni della durata delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro portuale temporaneo, la proroga di 12 mesi della durata delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali rilasciate ai sensi dell'articolo 16 della l. 28 gennaio 1994, n. 84, la proroga di 12 mesi delle concessioni rilasciate ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della medesima legge, delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, nonché di quelle per il servizio di rimorchio, rilasciate ai sensi dell'articolo 101 del codice della navigazione.

Porto di Cagliari

Con decreto n. 512 del 27 dicembre 2018, l'AdSP del mare di Sardegna ha mantenuto invariato il numero massimo delle autorizzazioni ex art.16 della l. n. 84 del 1994, da rilasciarsi nel porto di Cagliari. Dette autorizzazioni sono così state rilasciate:

- n. 10 per l'esercizio delle operazioni portuali;
- n. 10 per le 6 categorie di servizi portuali previsti nel Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali dell'ex A.P. di Cagliari, approvato con decreto presidenziale n. 237 del 2009.

Le imprese autorizzate a svolgere operazioni portuali di durata pluriennale nel porto di Cagliari sono 6, di cui 1 titolare di concessione ex art.18 della l. n. 84 del 1994, e quelle autorizzate a svolgere servizi portuali sono ugualmente 6; per una di esse l'autorizzazione è

stata rilasciata nel corso del 2020. Per un'impresa autorizzata a svolgere operazioni e servizi portuali è stata avviata la procedura di revoca.

Porti di Oristano, Portoscuso e Portovesme

Con decreto n. 14 del 22 gennaio 2019 è stato determinato, sentita la Commissione consultiva locale, il numero massimo di autorizzazioni per operazioni e servizi portuali nel porto di Oristano, nel numero rispettivamente di tre per conto terzi ed in numero illimitato in conto proprio e di due per ogni categoria di servizi portuali ex art. 2 dell'ordinanza n. 2/2002, emessa dall'Autorità marittima di Oristano.

Al 31 dicembre 2020 risultavano 6 imprese autorizzate ex art. 16 all'esercizio di operazioni portuali e 2 imprese autorizzate all'esercizio di servizi portuali.

Con decreto n. 27 del 5 febbraio 2019 è stato determinato, sentita la Commissione consultiva locale, il numero massimo di autorizzazioni per operazioni e servizi portuali nel porto di Portovesme, nel numero rispettivamente di 2 per operazioni per conto terzi ed in conto proprio, concessionarie ex art. 18 della l. n. 84 del 1994, 2 non concessionarie e di 8 per i servizi portuali di cui all'ordinanza n. 40/2015 dell'Ufficio circondariale marittimo di Portoscuso.

Al 31 dicembre 2020 risultavano quattro imprese autorizzate ad operazioni e servizi portuali ex art. 16 della l. n. 84 del 94, di cui una concessa nel corso del 2020.

Porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

Per quanto riguarda i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, il Presidente dell'AdSP, con decreto n. 515 del 27 dicembre 2018, ha fissato per il 2019 le autorizzazioni allo svolgimento di operazioni portuali, ai sensi degli art.16 e 18 della l. n. 84 del 1994, nel numero massimo di 3 imprese per ciascuno degli ambiti portuali predetti.

Con il medesimo decreto sono state fissate per il 2019 le autorizzazioni all'esercizio di servizi specialistici portuali da rilasciare nei tre porti, nel numero massimo di 3 per gli ambiti portuali di Olbia e Golfo Aranci e 2 per Porto Torres.

Nel 2020 sono state concesse 2 autorizzazioni ex art.16 della l. n. 84 del 1994 allo svolgimento di operazioni e servizi portuali nel porto di Olbia, 1 allo svolgimento di operazioni e servizi portuali nel porto di Golfo Aranci, 3 autorizzazioni per operazioni portuali e 2 per servizi portuali in quello di Porto Torres. In quest'ultimo sono operanti inoltre 2 ditte autorizzate allo

svolgimento di operazioni portuali ex art. 18⁶ della l. n. 84 del 1994, aventi scadenza al 30 maggio 2027 e 28 febbraio 2031.

Porto di Santa Teresa

Sono state rilasciate due autorizzazioni ex art.16 della l. n. 84 del 1994, a svolgere operazioni portuali della durata di 1 anno nel porto di Santa Teresa di Gallura.

5.5 Lavoro portuale temporaneo

Nell'anno 2018, a seguito della crisi aziendale che ha interessato l'unica impresa fornitrice di lavoro portuale temporaneo nella circoscrizione ricadente nell'area territoriale dell'AdSP di Sardegna, il Comitato di gestione ha deciso di partecipare, con una piccola quota sociale, alla costituzione, in via sperimentale, di una Agenzia per la fornitura di lavoro temporaneo.

È stato bandito un apposito invito per l'adesione alla costituenda Agenzia, alla quale hanno aderito diverse imprese autorizzate a fornire lavoro temporaneo ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994. L'Agenzia è divenuta operativa dal gennaio 2020, sia pur in via sperimentale e per un anno, come riportato più avanti, nel paragrafo dedicato alle società partecipate.

5.6 Traffico portuale

La tabella seguente mostra i dati del traffico complessivo dell'AdSP del mare di Sardegna, nell'esercizio 2020 raffrontati con quelli dell'esercizio 2019.

⁶ Si tratta delle imprese che hanno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale per l'espletamento delle operazioni portuali.

Tabella 12 - Traffico merci e passeggeri complessivo

Descrizione	2019	2020	% var
MERCI			
Solide	4.098.151	4.169.147	1,7
Liquide	27.873.750	22.603.280	-18,9
Merci in colli	14.278.537	11.573.117	-18,9
Totale merci movimentate (in tonnellate)	46.250.438	38.345.544	-17,1
Numero container in TEU	151.405	68.406	-54,8
TRAFFICO PASSEGGERI (unità)			
di linea	6.125.371	3.456.925	-43,6
Croceristi	457.051	6.908	-98,5
TOTALE PASSEGGERI	6.582.422	3.463.833	-47,4

Fonte: dati AdSP

Come emerge dalle tabelle n. 12 e 13, l'AdSP del mare di Sardegna ha movimentato 38,3 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del 17,1 per cento rispetto ai 46,3 milioni del 2019. Il 59 per cento delle merci è costituita da merci liquide, quasi interamente movimentate dal porto di Cagliari. Se il tonnello relativo al trasporto delle merci solide registra una crescita dell'1,7 per cento rispetto al 2019, la contrazione più consistente si evidenzia nel comparto delle rinfuse liquide, in particolare nel settore dei petroliferi raffinati, che mostrano una flessione del 18,9 per cento, attribuito soprattutto al decremento del traffico aereo derivante dalla pandemia da Covid 19. Anche le merci in colli mostrano una diminuzione del 18,9 per cento. Il numero di *container* movimentati dal solo porto di Cagliari, già diminuito del 47,6 per cento nel 2019, si riduce drasticamente di un ulteriore 54,8 per cento passando da 151.405 a 68.406 TEU⁷.

⁷ L'unità equivalente a venti piedi o TEU (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*), è la misura standard di volume nel trasporto dei container, e corrisponde a circa 40 metri cubi totali.

Le tabelle che seguono mostrano i dati di traffico merci e passeggeri del 2020 disaggregati con riguardo ai singoli porti del sistema, in raffronto con quelli del 2019.

Tabella 13 - Traffico merci per singoli porti*

2019	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	ORISTANO	PORTOVESME	TOTALE	
MERCI								
Solide	684.033	128.535	0	1.624.699	1.093.724	567.160	4.098.151	
Liquide	26.915.689	0	0	498.031	370.080	89.950	27.873.750	
Merci in colli	7.102.070	5.446.089	161.098	1.569.280	0	0	14.278.537	
Totale merci movimentate (in tonnellate)	34.701.792	5.574.624	161.098	3.692.010	1.463.804	657.110	46.250.438	
Numero container in TEU	151.405	0	0	0	0	0	151.405	
2020	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	ORISTANO	PORTOVESME	TOTALE	var. % 2020/2019
MERCI								
Solide	945.676	78.260	0	1.226.428	1.003.131	915.652	4.169.147	1,7
Liquide	21.701.411	0	0	357.532	353.317	191.020	22.603.280	-18,9
Merci in colli	4.738.370	5.436.016	115.712	1.283.019	0		11.573.117	-18,9
Totale merci movimentate (in tonnellate)	27.385.457	5.514.276	115.712	2.866.979	1.356.448	1.106.672	38.345.544	-17,1
Numero container in TEU							68.406	-54,8

Fonte: dati AdSP

*Il porto di Santa Teresa di Gallura non ha registrato traffico merci

Tabella 14 - Traffico passeggeri per singoli porti (unità) *

2019	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	SANTA TERESA DI GALLURA	PORTOVESME	TOTALE	
di linea	320.090	2.994.913	616.179	1.060.577	288.849	844.763	6.125.371	
Croceristi	273.181	126.381	1.824	55.665	0	0	457.051	
TOTALE PASSEGGERI	593.271	3.121.294	618.003	1.116.242	288.849	844.763	6.582.422	
2020	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	SANTA TERESA DI GALLURA	PORTOVESME	TOTALE	var. % 2020/2019
di linea	133.736	1.855.830	439.571	535.637	56.946	435.205	3.456.925	-43,6
Croceristi	6.908	0	0	0	0	0	6.908	-98,5
TOTALE PASSEGGERI	140.644	1.855.830	439.571	535.637	56.946	435.205	3.463.833	-47,4

Fonte: dati AdSP

*Il porto di Oristano non registrato traffico passeggeri

Relativamente al settore passeggeri, il calo complessivo rispetto al 2019 è pari al 47,4 per cento. Gli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, infatti, sono passati da un totale di 4.991.759 passeggeri del 2019 a 2.964.774 del 2020, con una riduzione del 40,6 per cento. Più consistente il calo per i porti di Portovesme e Santa Teresa che, nel complesso, segnano un calo del 56,6 per cento rispetto all'anno precedente.

In linea con lo scenario nazionale, anche per la Sardegna il mercato crocieristico ha subito un azzeramento totale per i primi nove mesi del 2020, salvo riprendere nell'ultimo trimestre, ma con percentuali di riempimento delle navi ridotte ad un decimo. Rispetto ai circa 457 mila crocieristi transitati negli scali sardi nel 2019, nel 2020 sono stati 6.908 quelli che hanno fatto tappa in Sardegna, tutti concentrati nel porto di Cagliari.

5.7 Gestione del demanio marittimo e portuale

L'art.18 della l. n. 84 del 1994, nel testo vigente, recita: *“L'Autorita' di sistema portuale e, dove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, l'organizzazione portuale o l'Autorita' marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attivita' marittime e portuali.....Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entita' dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicita', stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto.”*

Tale decreto interministeriale non risulta ancora emanato.

Direttive in materia sono state emanate con la circolare n. 3087 del 5 febbraio 2018 del Mims, nonché con la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) n. 57 del 30 maggio 2018 recante *“Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.”*

Nella delibera dell'Art si prevede, tra l'altro, che le concessioni siano affidate tempestivamente con procedura di selezione ad evidenza pubblica, avviata d'ufficio o su istanza di parte, previa pubblicazione di avviso, con modalità tali da consentire un'effettiva ed ampia conoscibilità agli operatori interessati, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione, proporzionalità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, predeterminando, tra l'altro, i criteri di selezione delle domande, con le relative ponderazioni, quali pesi e punteggi degli elementi tecnici ed economici, che valorizzino in particolare i piani di investimento ed i tempi di realizzazione degli stessi, gli obiettivi da conseguire e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni.

Da ultimo, la Corte costituzionale (sentenze n. 1 del 2019 e 176 del 2018) ha sottolineato che *“per costante giurisprudenza costituzionale, i criteri e le modalità di affidamento delle concessioni su beni del demanio marittimo devono essere stabiliti nell'osservanza dei principi della libera concorrenza e della libertà di stabilimento, previsti dalla normativa comunitaria e nazionale”* e che *“durate eccessive stimolano gestioni inefficienti”*.

A partire dal 1° gennaio 2020 è entrato in vigore il regolamento concessioni e canoni dell'AdSP del mare di Sardegna, approvato con la delibera del Comitato di gestione n. 30 del 20 dicembre 2018 e modificato e integrato con la successiva delibera n. 17 del 30 novembre 2020. L'AdSP

ha specificato che per i nuovi rilasci e per i “rinnovi” è prevista la pubblicazione dell’istanza di parte per eventuali domande in concorrenza e/o osservazioni da parte di terzi.

Non sono state riscontrate particolari situazioni di morosità, ma, a seguito della crisi ingenerata dalla pandemia, sono state chieste e, in molti casi ottenute, la rateizzazione del canone e/o la dilazione del pagamento, con l’applicazione dei relativi interessi, specie per quelle di rilevante importo.

Per quanto riguarda la determinazione dei canoni demaniali, sono stati regolarmente aggiornati in base all’indice Istat, che viene comunicato annualmente con apposito decreto del Mims.

Si illustrano nella successiva tabella le entrate accertate per canoni demaniali nel 2020 nella circoscrizione territoriale della AdSP, con l’indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti, le riscossioni ed i canoni da riscuotere con la relativa percentuale sugli accertamenti, poste a raffronto con l’esercizio precedente.

Tabella 15 - Entrate per canoni

Esercizio	Canoni accertati	Entrate correnti	incidenza%/ entrate correnti	Canoni riscossi	incidenza%/ canoni accertati	Canoni residui	incidenza%/ canoni accertati
2019	12.187.694	50.941.392	24	9.168.898	75	3.018.795	25
2020	11.581.715	47.129.848	25	7.823.038	68	3.758.677	32

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Dalla tabella emerge una diminuzione degli importi dei canoni accertati e riscossi, ed una maggiore incidenza dei canoni da riscuotere, che passa dal 25 al 32 per cento sugli accertamenti.

Secondo quanto precisato dall’AdSP, la riduzione dei canoni demaniali accertati nel 2020 è stata causata dalla intervenuta scadenza al 31 dicembre 2019 della concessione demaniale della Stazione marittima di Olbia Isola bianca. Nel 2019 il canone accertato relativo a tale concessione risultava complessivamente pari a euro 687.862.

Il d.l. n. 34 del 2020, al comma 1, lettera a), dell’art. 199, prevede che le AdSP, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, possono disporre la riduzione dell’importo dei canoni concessori dovuti fino alla data del 31 luglio 2020 ai concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo 1 febbraio - 30 giugno

dell'anno una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento rispetto a quello registrato nello stesso periodo del 2019. La stessa riduzione può essere disposta per i canoni dovuti dal 1° luglio al 31 dicembre in presenza di un calo del fatturato, pari o superiore del 20 per cento, rispetto allo stesso semestre dell'anno 2019.

Con decreto del Presidente n. 415 del 4 novembre 2020 si è provveduto a disciplinare l'applicazione del citato art. 199 del d.l. n. 34 del 2020, e disposto che, nel caso di sussistenza di tutte le condizioni di legge, l'importo riconosciuto potrà essere detratto o compensato con il canone concessorio dovuto per il 2021.

6. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il rendiconto 2020 è stato deliberato dal Comitato di gestione in data 30 aprile 2021 ed approvato dal Ministero vigilante in data 1° luglio 2021, acquisito il parere favorevole del Mef del 16 giugno 2021.

Il Collegio dei revisori ha dato atto che il rendiconto dell'esercizio 2020 è stato redatto in conformità al vigente regolamento di amministrazione e contabilità.

Con delibera n. 15 del 30 novembre 2020, il Comitato di gestione ha approvato il bilancio di previsione 2021, tenendo conto dell'importo del presunto risultato di amministrazione 2020, quantificato in misura particolarmente elevata e in buona parte vincolato al finanziamento di progetti in corso di realizzazione.

I dati in argomento sono risultati non in linea per difetto rispetto alla situazione contabilizzata successivamente a rendiconto, che ha evidenziato - come più avanti si vedrà - un avanzo di maggior importo, ancorchè in decremento rispetto al passato, confermando la tendenziale prevalenza della quota vincolata.

Proprio in considerazione dell'importo elevato della parte vincolata destinata a coprire i lavori da effettuare, il Mef ha invitato il Collegio di revisione a monitorare l'effettivo e tempestivo utilizzo delle risorse destinate ai lavori, invito sul cui concreto seguito la Sezione formula riserva di verifiche mirate nel prossimo referto.

Al rendiconto è allegata una tabella di classificazione della spesa per missioni istituzionali e programmi, ai sensi del d.p.c.m. 12 dicembre 2012.

Sono, altresì, allegati il prospetto di tempestività dei pagamenti, di cui all'art.8 del decreto legge n. 66 del 2014, che evidenzia un anticipo nei pagamenti pari a 29,61 giorni, rispetto alle date di scadenza delle fatture e la tabella di raccordo tra lo schema di rendiconto finanziario gestionale e le voci del piano dei conti integrato previsto dal d.p.r. 4 ottobre 2013 n. 132, in tema di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Amministrazioni pubbliche. L'Ente ha provveduto alla pubblicazione di detti indicatori nella sezione "Amministrazione trasparente" del proprio sito istituzionale.

6.1. Dati significativi della gestione

Si antepone all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, una tabella che espone i saldi contabili più significativi, emergenti dai documenti esaminati relativi all'esercizio 2020.

Tabella 16 - Principali saldi contabili della gestione

DESCRIZIONE	2019	2020
a) Avanzo/disav. finanziario	12.045.375	-10.138.351
saldo corrente	28.602.541	22.391.101
saldo in c/capitale	-16.557.168	- 32.529.452
b) Avanzo di amministrazione	363.889.195	356.480.801
c)Avanzo economico	26.536.396	16.729.267
d)Patrimonio netto	365.567.243	382.296.511

Fonte: Corte dei conti su dati AdSP.

La gestione si è chiusa con un disavanzo finanziario di 10,1 milioni, derivante dal saldo negativo delle poste in conto capitale, pari a 32,5 milioni, non interamente coperto dal saldo positivo della gestione corrente (pari a circa 22,4 milioni).

Ciò ha determinato una contrazione dell'avanzo di amministrazione, comunque ammontante a ben 356,5 milioni, di cui 252,4 milioni vincolati e 104 milioni disponibili.

L'avanzo economico ammonta a 16,7 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 382,3 milioni. Come detto, tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti, sebbene nel corso del 2020 gli impegni assunti in parte capitale siano molto più elevati che in passato.

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

La successiva tabella espone le entrate e le uscite del rendiconto finanziario 2020, raffrontate con quelle dell'esercizio precedente.

Tabella 17 - Andamento delle entrate e delle uscite

	2019	2020	var. %
<u>ENTRATE</u>			
- Correnti	50.941.392	47.129.848	- 7,5
- In conto capitale	1.547.563	48.646.768	3.043,4
- Per partite di giro	5.319.940	5.729.938	7,7
Totale entrate	57.808.895	101.506.554	75,6
<u>SPESE</u>			
- Correnti	22.338.851	24.738.747	10,7
- In conto capitale	18.104.730	81.176.220	348,4
- Per partite di giro	5.319.940	5.729.938	7,7
Totale spese	45.763.520	111.644.905	144
Avanzo fin. di competenza	12.045.375	-10.138.351	- 184,2

Fonte: rendiconto finanziario

Le entrate complessive ammontano a 101,5 milioni, di cui 48,6 in conto capitale.

Le uscite sono complessivamente pari a 111,6 milioni, di cui 24,7 milioni ascrivibili alle poste correnti e 81,2 milioni a quelle in conto capitale.

Le partite di giro ammontano a 5,7 milioni e si riferiscono, quanto alle poste maggiori, per circa 2,2 milioni alle ritenute erariali e per circa 2,2 milioni alle ritenute ed ai versamenti per IVA.

Si determina pertanto un disavanzo finanziario di 10,1 milioni, a fronte dell'avanzo di oltre 12 milioni dell'esercizio precedente.

Le successive tabelle evidenziano, con maggiore dettaglio e secondo la classificazione del rendiconto decisionale di cui al d.p.r. n. 97 del 2003 come recepita dall'Ente, le poste ora commentate.

Tabella 18 - Rendiconto finanziario - entrate

	2019	2020	var. % 2020/2019
ENTRATE CORRENTI			
Entrate derivanti da trasferimenti correnti			
Trasferimenti da Stato	0	1.094.959	100,0
Trasferimenti da Regioni	0	0	0,0
Trasferimento da Comuni e Province	30.000	0	- 100,0
Trasferimenti da altri Enti	0	0	0,0
Totale entrate da trasferimenti correnti	30.000	1.094.959	3.549,9
Entrate diverse			
Entrate Tributarie	27.780.786	21.891.662	- 21,2
Entrate da vendita beni e servizi	10.105.149	11.963.121	18,4
Redditi e proventi patrimoniali	12.283.159	11.654.167	- 5,1
Poste correttive e compensative uscite correnti	742.297	525.939	- 29,1
Entrate non classificabili in altre voci	0	0	0,0
Totale entrate diverse	50.911.392	46.034.889	- 9,6
TOTALE ENTRATE CORRENTI	50.941.392	47.129.848	- 7,5
ENTRATE IN C/ CAPITALE			
Entrate da alien.ne beni patrimoniali e riscoss.ne di crediti	0	0	0,0-
Entrate derivanti da trasferimenti(c/capitale)			
Trasferimenti dallo Stato	809.901	46.922.557	5.693,6
Trasferimenti dalle Regioni	130.000	1.441.000	1.008,5
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	425.000	52.000	- 87,8
Trasferimenti da Comuni e Province	0	51.642	100,0
Entrate derivanti da accensione di prestiti			
Assunzione di mutui	0	0	0
Assunzione di altri debiti finanziari	182.662	179.569	-1,7
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	1.547.563	48.646.768	3.043,4
PARTITE DI GIRO	5.319.940	5.729.938	7,7
TOTALE GENERALE DELLE ENTRATE	57.808.895	101.506.554	75,6

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Tabella 19 - Rendiconto finanziario - uscite

	2019	2020	var. % 2020/2019
USCITE CORRENTI			
Funzionamento			
Uscite per gli organi dell'Ente	350.931	382.207	8,9
Oneri per il personale in attività di servizio	8.037.888	8.188.396	1,9
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	1.035.003	973.584	-5,9
Totale uscite di funzionamento	9.423.822	9.544.187	1,3
Interventi diversi			0,0
Uscite per prestazioni istituzionali	11.400.055	13.393.086	17,5
Trasferimenti passivi	30.000	0	-100,0
Oneri finanziari	8.672	8.738	0,8
Oneri tributari	620.677	570.039	-8,2
Poste correttive e compensative di entrate correnti	238.470	483.020	102,5
Uscite non classificabili in altre voci	81.800	156.785	91,7
Totale uscite per interventi diversi	12.379.674	14.611.668	18,0
Trattamenti quiescenza integrativi e sostitutivi			0,0
Accantonamento al Trattamento di fine rapporto	43.441	42.353	-2,5
Versamenti al bilancio dello Stato	491.910	540.539	9,9
TOTALE USCITE CORRENTI	22.338.850	24.738.747	10,7
USCITE IN CONTO CAPITALE			
Investimenti			
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari ed investimenti	17.170.371	79.518.813	363,1
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	548.575	1.387.750	153,0
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari	0	0	0,0
Concessione di crediti ed anticipazioni	0	0	0,0
Indennità di anzianità e similari al personale	203.120	90.087	-55,6
Totale	17.922.066	80.996.650	351,9
Oneri comuni			0,0
Estinzione debiti diversi	182.662	179.570	-1,7
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	18.104.730	81.176.220	348,4
PARTITE DI GIRO	5.319.940	5.729.938	7,7
TOTALE GENERALE USCITE	45.763.520	111.644.905	144,0
AV./DIS.	12.045.375	-10.138.351	-184,2

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Le entrate per trasferimenti correnti ammontano a circa 1,1 milioni e coincidono con i trasferimenti dallo Stato, in precedenza assenti. Risultano, invece, azzerati i trasferimenti dagli enti locali, che nello scorso esercizio hanno di contro rappresentato l'unica entrata, peraltro di contenuto importo, ascrivibile a tale categoria. Le entrate diverse mostrano una diminuzione del 9,6 per cento, passando da 50,9 a poco più di 46 milioni. Le entrate tributarie, costituite da

risorse provenienti dal gettito delle tasse portuali e di ancoraggio, costituiscono oltre il 46 per cento delle entrate correnti ed ammontano a 21,9 milioni, rispetto ai 27,8 milioni del 2019.

Nella tabella che segue sono evidenziati gli importi delle tasse portuali e di ancoraggio distinte per i porti di competenza.

Tabella 20 -Tasse portuali e di ancoraggio disaggregate

PORTI	2019		2020	
	Tasse portuali	Tasse ancoraggio	Tasse portuali	Tasse ancoraggio
CAGLIARI	17.522.687	5.755.887	13.555.126	4.418.420
ORISTANO	718.606	356.462	1.024.333	387.088
PORTOVESME	738.763	304.089	718.828	229.702
PORTI NORD SARDEGNA	1.573.025	811.267	1.025.419	532.746
TOTALI	20.553.081	7.227.705	16.323.706	5.567.956

Fonte: nota integrativa

I dati esposti mostrano una notevole riduzione delle entrate per tasse portuali e di ancoraggio con riferimento a tutti i porti, con l'eccezione del porto di Oristano. Complessivamente si è registrato un calo percentuale rispetto al 2019 del 20,58 per cento delle tasse portuali e di circa il 23 per cento di quelle di ancoraggio. Il predetto decremento è stato imputato dall'AdSP alla diminuzione dei traffici derivanti dalla pandemia da *Covid 19*.

Le entrate per vendita di beni e prestazioni di servizi, riferibili ai proventi del traffico dei veicoli (c.d. *ro-ro*⁸), ai servizi del traffico passeggeri, compresi i proventi di *security*, e a quelli derivanti dall'occupazione e utilizzo di magazzini ed aree portuali e dalle autorizzazioni alle imprese portuali di cui agli art. 16 e 17 della l. n. 84 del 1994, ammontano a 11,9 milioni, con un incremento del 18,4 per cento rispetto ai 10,1 milioni del 2019. L'AdSP ha specificato che, a differenza degli esercizi precedenti, i proventi derivanti dai diritti di porto per il traffico passeggeri e merci del porto di Olbia, a far data dal 1° gennaio 2020, sono confluiti nel bilancio dell'AdSP per il loro intero ammontare.⁹ Si spiega così l'incremento registrato nei relativi capitoli, nonostante il notevole calo del traffico passeggeri e, in minor misura, del traffico

⁸ *Roll-on/roll-off* (anche detto *Ro-Ro* ovvero a caricazione orizzontale o rotabile), è il termine inglese per indicare una nave-traghetto vera e propria, progettata e costruita per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni.

⁹ In precedenza venivano riscossi dalla società concessionaria del terminal, che versava all'Ente il 25 per cento dei diritti riscossi e si faceva carico delle spese per l'assistenza al traffico passeggeri e merci e delle spese di gestione del terminal. Fare riferimenti all'A.P. di Olbia diritti

merci. I proventi di *security* invece, da sempre introitati per intero dall'Ente, sono passati da 6,3 milioni del 2019 a 3,8 milioni del 2020, con una riduzione di circa il 39 per cento.

Gli accertamenti relativi alla voce redditi e proventi patrimoniali, di cui la componente maggiore è quella relativa ai canoni di concessione delle aree demaniali, evidenziano una flessione del 5,1 per cento, passando da 12,3 milioni del 2019 a 11,7 milioni del 2020.

Le entrate in conto capitale sono state accertate per complessivi 48,6 milioni, in notevole incremento rispetto all'importo di 1,5 milioni del 2019. Di queste 46,9 milioni sono costituite da trasferimenti dello Stato, di cui 45,1 milioni riferiti al finanziamento di interventi di infrastrutturazione nel Porto Canale di Cagliari, a seguito dell'accordo di programma siglato tra il Mims e l'AdSP con il d.m. n. 353 del 13 agosto 2020 e la rimanente somma riferita a finanziamenti concessi nel 2019 dal Mims per la progettazione di ulteriori lavori nel Porto Canale di Cagliari.

I trasferimenti dalla Regione, per 1,4 milioni, si riferiscono per 1,350 milioni ad interventi di infrastrutturazione nel porto di Porto Torres e per 91.000 euro al finanziamento di due stazioni meteomarine nei porti di Cagliari e di Olbia, nell'ambito di un progetto di cooperazione Italia Francia marittimo 2014-2020.

I trasferimenti da Comuni e Province per euro 51.642, si riferiscono all'importo stanziato dal comune di Cagliari nel 2020 per il rifacimento del muretto di recinzione della Lega navale, eseguito dall'AdSP per conto del Comune stesso.

L'assunzione di altri debiti finanziari per complessivi euro 179.569 si riferisce ai depositi cauzionali.

Sul versante delle uscite si osserva che le spese per prestazioni istituzionali, che costituiscono la voce di spesa più rilevante di parte corrente, crescono in misura del 17,5 per cento, raggiungendo l'ammontare di 13,4 milioni, pari al 54 per cento del totale di uscite correnti. Le spese per gli organi registrano un aumento dell'8,9 per cento e ammontano a 382.207 euro, gli oneri per il personale, che ammontano a 8,2 milioni, si incrementano dell'1,9 per cento e rappresentano il 33 per cento delle uscite correnti, mentre le spese per beni e servizi ammontano a 973.584 euro, in modesta diminuzione rispetto al 2019 in cui superavano di poco 1 milione. L'accantonamento al TFR riguarda la quota annuale versata alla previdenza integrativa per i dipendenti che vi hanno aderito ed ammonta ad euro 42.353.

Il Collegio dei revisori ha attestato che l'Ente ha effettuato i versamenti prescritti dalle norme di contenimento della spesa pubblica, per un importo di euro 540.539, aumentato del 10 per

cento rispetto ai 491.910 euro del 2018. Gli oneri tributari, per complessivi euro 570.000 si riferiscono per gli importi maggiori all'Irap per euro 531.399 e all'Imu per l'immobile di proprietà dell'Ente per euro 31.548.

Tra le uscite non classificabili in altre voci, pari a euro 156.785, è contabilizzata la somma di 109.620 euro quale contributo straordinario alla società partecipata ALPS s.r.l. ai sensi dell'art. 199, c.1, lett. b), del d.l. n. 34 del 2020.

Le uscite in conto capitale ammontano a 81,2 milioni, in ingente aumento rispetto all'importo impegnato nel 2019, di 18,1 milioni; in massima parte si riferiscono alla costruzione di opere portuali ed alla manutenzione straordinaria delle parti comuni portuali e dei locali a disposizione dell'Ente; per un importo minore, alle immobilizzazioni cosiddette "tecniche"¹⁰ ed all'indennità di fine servizio.

Gli interventi per opere infrastrutturali ammontano a 53,9 milioni, di cui 20,7 milioni per la realizzazione del secondo lotto del distretto della cantieristica nel Porto Canale di Cagliari e oltre 2,8 milioni per vari interventi nelle aree limitrofe al Capannone Nervi. Altri impegni di spesa hanno riguardato la realizzazione dell'*hub* portuale di Porto Torres, I° e II° lotto per il prolungamento dell'Antemurale.

L'AdSP ha messo in evidenza che, oltre alla crescita degli impegni di spesa rispetto al 2019, risultano incrementati anche i pagamenti effettuati a fronte degli stati di avanzamento lavori che ammontano complessivamente a 8,8 milioni, rispetto ai 2,9 milioni del 2019. Come già accennato e pur dando atto del miglioramento, tali lavori rimangono ancora comunque molto lontani dalla programmazione inserita nell'elenco annuale delle opere da realizzare.

Le immobilizzazioni tecniche ammontano a circa 1,4 milioni e si riferiscono all'acquisto di attrezzature e macchinari relativi anche alla *security* dei passeggeri.

6.3. Situazione amministrativa e andamento dei residui

La situazione amministrativa al 31 dicembre 2020 espone un avanzo di 356,5 milioni, in flessione rispetto ai 363,9 milioni del 2019, di cui risultano disponibili poco più di 104 milioni. I dati relativi alla situazione amministrativa e all'andamento dei residui sono contenuti nelle tabelle che seguono. Il Collegio dei revisori ha dato atto che l'Ente ne ha effettuato la ricognizione, verificando la sussistenza dei titoli giuridici del credito e del debito, nonché

¹⁰ Si tratta di attrezzature e macchinari, in prevalenza apparecchiature di *security*.

l'esigibilità dei crediti e l'onorabilità dei debiti. Lo stesso Collegio, peraltro, nella relazione al conto, ha raccomandato un attento monitoraggio dei residui, accompagnato dalla valutazione circa il loro mantenimento in bilancio, considerato che la loro quantificazione incide sul risultato di amministrazione dell'Ente.

La parte vincolata dell'avanzo, pari a 252,4 milioni è destinata per 244,7 milioni alla realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di competenza, (elencate dettagliatamente nell'allegato alla situazione amministrativa), per 3,2 milioni al TFR e per 4,5 milioni al fondo rischi ed oneri.

Con decreto n. 432 del 12 novembre 2020 è stata concesso, a valere sulla predetta somma vincolata e a causa della difficile situazione economico finanziaria venutasi a creare a seguito delle contrazioni di avviamenti al lavoro causati dal *Covid 19*, un contributo ad ogni lavoratore dell'ALPS s.r.l. (v. par. 6.6) di euro 90, per le mensilità di aprile e maggio 2020, per un totale di 109.620 euro.

L'AdSP, inoltre, con il decreto n. 450 del 23 novembre 2020, ha disposto il prelevamento della somma di 20,7 milioni dalle risorse vincolate al 31 dicembre 2019, destinando detta somma ai lavori di realizzazione del distretto della cantieristica nel Porto Canale di Cagliari, che erano stati aggiudicati con decreto del Presidente n. 406 del 28 ottobre 2020.

Tabella 21 - Situazione amministrativa

	2019	2020	Var. % 2020/2019
Consistenza cassa inizio esercizio	340.407.789	361.738.993	6
Riscossioni			
In c/ competenza	45.384.159	42.998.569	-5,3
In c/ residui	11.243.903	8.499.735	-24,4
Totale	56.628.062	51.498.304	-9,1
Pagamenti			
In c/ competenza	25.008.807	31.093.674	24,3
In c/ residui	10.288.051	8.689.301	-15,5
Totale	35.296.858	39.782.975	12,7
Consistenza cassa fine esercizio	361.738.993	373.454.323	3,2
Residui Attivi			
Residui attivi esercizi precedenti	42.094.673	46.010.135	9,3
Residui attivi d'esercizio	12.424.736	58.507.985	370,9
Totale	54.519.409	104.518.120	91,7
Residui Passivi			
Residui passivi esercizi precedenti	31.614.495	40.940.411	29,5
Residui passivi d'esercizio	20.754.713	80.551.231	288,1
Totale	52.369.208	121.491.642	132,0
Avanzo di amministrazione	363.889.194	356.480.801	-2,0
Parte vincolata			
al TFR	2.885.639	3.246.028	12,5
al Fondo rischi ed oneri:	1.170.152	4.509.359	285,4
a) Fondo svalutazione crediti	41.183	91.934	123,2
b) Fondo rischi	1.128.969	4.417.424	291,3
per altri vincoli	266.682.844	244.679.122	- 8,2
Totale parte vincolata	270.738.636	252.434.509	-6,8
Parte disponibile	93.150.558	104.046.292	11,7

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su Bilancio AdSP

La gestione dei residui, distinti per capitolo ed anno di formazione, è riepilogata negli elenchi allegati al rendiconto ed è stata oggetto di riaccertamento alla data del 31 dicembre 2020.

La situazione complessivamente rilevabile dalle verifiche per l'accertamento dei debiti e dei crediti nel periodo in esame è risultata essere la seguente.

Tabella 22 - Gestione residui attivi e passivi

ENTRATE	CORRENTI	IN C/CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2019	13.718.304	37.121.210	2.704.687	53.544.201
Riscossioni nell'anno	10.380.090	37.319	826.495	11.243.904
Variazioni	-202.604	0	-3.019	-205.623
Rimasti da riscuotere	3.135.610	37.083.891	1.875.173	42.094.674
Residui dell'esercizio	10.530.563	1.164.687	729.486	12.424.736
Totale residui al 31/12/2019	13.666.173	38.248.578	2.604.659	54.519.410
Residui all'1/1/2020	13.666.173	38.248.578	2.604.659	54.519.410
Riscossioni nell'anno	7.519.870	186.876	792.989	8.499.735
Variazioni	-9.205	0	-334	-9.539
Rimasti da riscuotere	6.137.098	38.061.702	1.811.336	46.010.136
Residui dell'esercizio	10.202.850	47.741.199	563.936	58.507.985
Totale residui al 31/12/2020	16.339.948	85.802.901	2.375.272	104.518.121
USCITE	CORRENTI	IN C/CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2019	11.170.922	30.772.720	342.460	42.286.102
Pagamenti nell'anno	8.053.685	1.993.416	240.950	10.288.051
Variazioni	-310.239	-73.067	-250	-383.556
Rimasti da pagare	2.806.998	28.706.237	101.260	31.614.495
Residui dell'esercizio	4.094.513	16.172.431	487.769	20.754.713
Totale residui al 31/12/2020	6.901.511	44.878.668	589.029	52.369.208
Residui all'1/1/2020	6.901.511	44.878.668	589.029	52.369.208
Pagamenti nell'anno	3.590.630	4.621.208	477.463	8.689.301
Variazioni	-115.862	-2.622.230	-1404	-2.739.496
Rimasti da pagare	3.195.019	37.635.230	110.162	40.940.411
Residui dell'esercizio	4.834.778	75.179.416	537.037	80.551.231
Totale residui al 31/12/2020	8.029.797	112.814.646	647.199	121.491.642

Fonte: rendiconto

Il totale complessivo dei residui attivi ammonta a 104,5 milioni, di cui l'82,1 per cento afferiscono a poste in conto capitale; il totale complessivo dei residui passivi ammonta a 121,5 milioni, di cui il 92,9 per cento in conto capitale.

Come risulta dalla tabella, sono stati stralciati e portati in diminuzione residui attivi per euro 9.539, quasi tutti di parte corrente e residui passivi per 2,7 milioni, di cui 2,6 milioni in conto capitale, per economie di spesa in sede di esecuzione delle opere.

I residui attivi e passivi dell'esercizio ammontano rispettivamente a 58,5 milioni, di cui 10,2 milioni di parte corrente, e a 80,5 milioni, di cui 75,2 milioni in conto capitale.

Considerata l'entità rilevante dei residui, più che raddoppiati rispetto all'esercizio precedente, questa Corte invita nuovamente l'Autorità, anche al fine di salvaguardare i principi di veridicità e attendibilità del bilancio, a procedere celermente alle riscossioni e ai pagamenti, incrementando la realizzazione delle opere programmate e, per quanto riguarda i residui degli

anni precedenti, a valutare l'effettiva attualità ed esigibilità degli stessi, al fine del loro mantenimento nelle scritture contabili.

6.4. Conto economico

L'esercizio in esame chiude con un avanzo economico di 16,7 milioni, determinato dal saldo positivo tra valore e costi della produzione, pari a 17,2 milioni, cui si somma il saldo positivo delle partite finanziarie pari a euro 39.623, detratte le imposte che ammontano a 531.886 euro e si riferiscono all'Irap calcolata sul costo del personale dipendente. Il decremento del saldo della gestione caratteristica rispetto all'esercizio precedente (-36,4 per cento), è stato determinato dalla diminuzione dell'8,9 per cento del valore della produzione, passata da quasi 54 milioni a 49,2 milioni e dal contemporaneo aumento del 18,7 per cento dei costi della produzione, passati dai 26,9 a quasi 32 milioni.

Concorrono a determinare il valore della produzione per il 44,5 per cento le entrate tributarie, pari a 21,9 milioni, con una riduzione del 21,2 per cento rispetto all'esercizio precedente, dovuto al calo dei traffici causato dalla pandemia. Anche i redditi e proventi patrimoniali (soprattutto canoni demaniali), che ammontano a 11,7 milioni, mostrano un decremento del 2,8 per cento, mentre i proventi per beni e servizi, (traffico passeggeri, ro.ro., proventi aree e magazzini) aumentano del 19,2 per cento, passando da 9,9 milioni a 11,8 milioni, per le ragioni illustrate in sede di commento al rendiconto finanziario.

Con riferimento ai costi della produzione, pari a quasi 32 milioni, l'incidenza maggiore (45,9 per cento) è costituita dai costi per servizi, che passano da 12,5 a 14,7 milioni, con un incremento del 17 per cento, seguiti dai costi del personale, pari a 8,6 milioni, dagli ammortamenti, pari a 4,1 milioni (+13,4 per cento) e dagli accantonamenti al fondo rischi dello stato patrimoniale, di cui si dirà nel paragrafo che segue.

La gestione finanziaria chiude con un saldo positivo di 39.623 euro, costituiti da interessi attivi su dilazioni autorizzate e maturati sul conto corrente fruttifero dell'AdSP presso la Banca d'Italia per 48.361 euro, detratti gli oneri per i servizi di tesoreria per euro 8.738.

Nella tabella seguente sono evidenziate le poste del conto economico 2020, poste a raffronto con quelle dell'esercizio precedente.

Tabella 23 - Conto economico

A) VALORE DELLA PRODUZIONE	2019	2020	%2020/2019
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi*	9.892.159	11.793.106	19,2
Altri ricavi e proventi	44.103.259	37.403.269	-15,2
a) Contributi in conto esercizio	3.003.824	2.858.859	-4,8
b) Entrate tributarie	27.780.786	21.891.662	-21,2
c) Redditi e proventi patrimoniali	12.089.077	11.750.377	-2,8
d) Ricavi e proventi diversi	1.229.570	902.371	-26,6
Totale valore della produzione (A)	53.995.418	49.196.375	-8,9
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	115.624	83.442	-27,8
Per servizi	12.528.021	14.663.319	17,0
Per godimento beni di terzi	86.061	101.677	18,1
Per gli organi dell'Ente	350.932	382.207	8,9
Per il personale	8.537.735	8.614.507	0,9
Ammortamenti e svalutazioni	3.615.975	4.100.996	13,4
Versamenti al bilancio dello Stato	491.910	540.539	9,9
Accantonamenti	873.626	3.290.868	276,7
Oneri diversi di gestione	330.800	197.290	-40,4
Totale costi della produzione (B)	26.930.684	31.974.845	18,7
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A - B)	27.064.734	17.221.530	-36,4
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Altri proventi finanziari	61.928	48.361	-21,9
Interessi e altri oneri finanziari	8.673	8.738	0,7
Totale proventi ed oneri finanziari (C)	53.255	39.623	-25,6
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0,0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			0,0
Oneri straordinari, minusvalenze da alienazioni	0	0	0,0
Sopravv.ze attive ed insussis.ze del passivo deriv. dalla gestione dei residui	0	0	0,0
Sopravv.ze passive ed insussis.ze dell'attivo deriv. dalla gestione dei residui	0	0	0,0
Oneri vari straordinari	0	0	0,0
Totale delle partite straordinarie (E)	0	0	0,0
Risultato prima delle imposte	27.117.989	17.261.153	-36,3
Imposte dell'esercizio	581.593	531.886	-8,5
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	26.536.396	16.729.267	-37,0

Fonte: rendiconto AdSP

6.5. Lo stato patrimoniale

Nel 2020 il valore del patrimonio netto si è incrementato in misura pari all'utile di esercizio, passando dai 365,6 milioni del 2019 a 382,3 milioni. Si osserva che l'avanzo economico 2019 è confluito nella voce "avanzi economici portati a nuovo".

Con riferimento all'attivo dello stato patrimoniale, le immobilizzazioni sono aumentate del 42 per cento e ammontano a 178,1 milioni rispetto ai 125 milioni del 2019, per effetto soprattutto dell'incremento delle immobilizzazioni finanziarie passate da 38,4 a 85,9 milioni. Queste ultime comprendono crediti verso lo Stato per finanziamenti, che rispetto all'esercizio precedente registrano una crescita di 47,5 milioni. Si tratta di un incremento derivante principalmente dal finanziamento di 45,1 milioni concesso con il d.m. n. 353 del 13 agosto 2020, per la realizzazione delle opere di infrastrutturazione primaria dell'avamposto del Porto Canale, nonché delle opere di infrastrutturazione delle aree retrostanti i nuovi banchinamenti del lato sud ovest del bacino di evoluzione del medesimo Porto Canale.

Le immobilizzazioni immateriali, per euro 18.342.955, si riferiscono alle uscite per le manutenzioni straordinarie realizzate nell'area portuale, nonché ad altri costi immateriali, al netto dei relativi fondi di ammortamento. Su tale cospicua voce si ritengono necessari approfondimenti specifici nel prossimo referto, per appurare la natura e la tipologia di costi patrimonializzati a cui la stessa si riferisce.

Le immobilizzazioni materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, sono pari a 73,8 milioni, in modesta crescita rispetto all'esercizio precedente, per lo più riconducibili alla voce "terreni e fabbricati" (per 66,2 milioni) ed alla voce "immobilizzazioni in corso" (per 6,2 milioni circa).

L'attivo circolante ammonta a 392,6 milioni, in crescita rispetto ai 378,5 milioni dell'esercizio precedente, ed è costituito dai crediti per 19,2 milioni e dalle disponibilità liquide presso la tesoreria della Banca d'Italia, che ammontano a 373,5 milioni.

Questa Corte, vista l'ingente liquidità e il considerevole avanzo di amministrazione contabilizzati a fine esercizio, rappresenta l'esigenza di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili.

Il totale delle attività ammonta a 571,8 milioni, con un incremento del 13 per cento rispetto ai 504,5 milioni del 2019.

Per quanto riguarda le passività, il debito complessivo ammonta a 70,4 milioni, di cui 57,2 milioni verso lo Stato per opere in corso di realizzazione, con un incremento del 196 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Il "fondo per rischi ed oneri" ammonta a circa 5,3 milioni, con un incremento del 165 per cento rispetto ai circa 2 milioni dell'esercizio precedente. Secondo quanto riportato in nota integrativa è composto prevalentemente dal "fondo di dubbia esigibilità clienti falliti", dal "fondo amministrazione welfare aziendale," dal "fondo svalutazione crediti per occupazioni abusive," nonché dai fondi per rischi e oneri diversi.

L'AdSP ha precisato al riguardo che l'incremento di quasi 3,3 milioni rispetto all'esercizio precedente è relativo all'accantonamento cautelativo, seppure parziale, delle somme per le quali pendono contenziosi per riserve contrattuali iscritte durante l'esecuzione dei lavori, nonché per azioni attivate da tre dipendenti, per il riconoscimento del livello di inquadramento contrattuale superiore.

L'AdSP ha evidenziato di aver dato seguito alla raccomandazione espressa da questa Corte nel referto sull'esercizio 2019, di accantonare somme in misura congrua a copertura delle vertenze giudiziarie, stante gli importi rilevanti dei contenziosi pendenti.

Ha precisato inoltre che, oltre al fondo rischi dello stato patrimoniale, è vincolato tra le voci della situazione amministrativa al 31 dicembre 2020 il fondo contenziosi della cessata Autorità portuale di Olbia, per complessivi euro 10 milioni.

L'importo iscritto a titolo di tfr, pari a 3,2 milioni, secondo quanto riportato in nota integrativa, rispecchia il debito dell'Ente nei confronti del personale dipendente al 31 dicembre 2020, con relativa rivalutazione del pregresso maturato.

I risconti passivi contabilizzati per 110,6 milioni circa, afferiscono per 108,1 milioni a progetti in corso nei porti di Cagliari e del nord Sardegna e per 2,1 milioni ai contributi europei per la realizzazione di alcuni progetti.

I conti d'ordine iscritti all'attivo e passivo dello stato patrimoniale, ammontano complessivamente a 455 milioni. Nei suddetti conti vengono iscritte le somme per le quali, ad intervenuta aggiudicazione, è stato perfezionato l'impegno finanziario; successivamente nel corso dell'effettuazione degli interventi, dette somme sono iscritte nella posta contabile dell'attivo come immobilizzazioni in corso. Quando l'opera è conclusa e collaudata, il valore dell'opera è iscritto nei conti d'ordine dello stato patrimoniale "beni demaniali e patrimoniali dello Stato."

Nella tabella che segue sono riportate le voci dell'attivo e del passivo dello stato patrimoniale.

Tabella 24 - Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2019	2020	var. % 2020/2019
A) CREDITI VERSO LO STATO			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni Immateriali	15.599.135	18.342.955	18
Immobilizzazioni materiali	71.087.307	73.852.992	4
Immobilizzazioni finanziarie	38.361.285	85.915.607	124
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	125.047.727	178.111.554	42
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
Rimanenze	0	0	
Crediti	16.737.465	19.161.903	14
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizz.	0	0	
Disponibilità liquide	361.738.993	373.454.323	3
Totale attivo circolante	378.476.458	392.616.226	4
D) RATEI E RISCONTI			
1) Ratei attivi	0	8.982	100
2) Risconti attivi	990.178	1.055.219	7
Totale ratei e risconti (D)	990.178	1.064.201	7
TOTALE ATTIVITA' (A+B+C+D)	504.514.363	571.791.981	13
CONTI D'ORDINE	408.234.187	455.021.139	
sistema degli impegni	39.182.275	107.972.949	
beni demaniali e patrimoniali dello Stato	102.369.068	102.369.068	
vincoli avanzo di amministrazione	266.682.844	244.679.122	
PASSIVITA'	2019	2020	var. %2020/2019
A) PATRIMONIO NETTO			
Fondo di dotazione	1.136.689	1.136.689	0
Av. Disav. Economico portati a nuovo	337.894.159	364.430.555	8
Avanzo economico dell'esercizio	26.536.395	16.729.267	-37
Totale Patrimonio netto (A)	365.567.243	382.296.511	5
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
3) per altri rischi ed oneri futuri	1.997.214	5.288.106	165
Totale Fondi rischi ed oneri futuri (B)	1.997.214	5.288.106	165
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	2.885.639	3.246.028	12
D) DEBITI			
debiti verso fornitori	2.489.672	2.230.163	-10
debiti v/terzi per prestazioni ricevute (ft. da ricevere)	4.391.723	3.723.240	-15
debiti tributari	345.018	458.430	33
debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	300.218	285.152	-5
debiti verso lo Stato e altri soggetti pubblici	10.927.820	57.236.258	424
debiti diversi	5.310.446	6.449.758	21
Totale Debiti	23.764.899	70.383.001	196
E) RATEI E RISCONTI			
1) Ratei passivi	0	0	0
2) Risconti passivi	110.299.366	110.578.335	0
Totale ratei e risconti	110.299.366	110.578.335	0
TOTALE PASSIVO E NETTO (A+B+C+D+E)	504.514.363	571.791.981	13
CONTI D'ORDINE	408.234.187	455.021.139	
sistema degli impegni	39.182.275	107.972.949	
beni demaniali e patrimoniali dello Stato	102.369.068	102.369.068	
vincoli avanzo di amministrazione	266.682.844	244.679.122	

Fonte Rendiconto AdSP

6.6. Partecipazioni

L'AdSP possiede quote di partecipazioni in società per un totale di euro 33.000 di cui:

- euro 25.000 per la partecipazione al capitale sociale della società "Cagliari Zona franca";
- euro 8.000 per la partecipazione al capitale dell'Agenzia per il lavoro portuale temporaneo.

Con decreto n. 541 del 20 dicembre 2019 l'AdSP, in sede di adozione del piano di razionalizzazione delle partecipazioni, ha confermato di mantenere in vita la società "Cagliari Zona franca", in considerazione dell'avvio del procedimento di perimetrazione della ZES che ha visto coinvolti più enti e amministrazioni, provvedimento confermato per il 2020 con decreto n. 483 del 11 dicembre 2020.

La decisione è stata assunta pur in presenza di perdite di esercizio pari ad euro 172.763, registrate nel bilancio della società partecipata e derivanti dalla liquidazione di fatture per impegni assunti nelle annualità precedenti, relativamente all'affidamento di incarichi di progettazione e studi, propedeutici all'inizio dell'attività.

In ragione di quanto sopra, nell'anno 2020 si è resa necessaria l'adozione degli adempimenti di cui all'art. 2446, c.3, c.c., con la conseguente riduzione del capitale sociale per perdite ad euro 50.000 rispetto al valore iniziale di acquisto per complessive 140.000 euro. L'AdSP ha precisato che, nonostante la riduzione del capitale sia avvenuta nel 2020, la registrazione contabile è stata effettuata nel bilancio 2021.

A fronte di tale situazione, l'Ente ha mantenuto inalterato il valore della partecipazione iscritto a stato patrimoniale 2020, senza svalutarlo in conseguenza.

Inoltre, non ha specificato come è stata trattata l'operazione di ricapitalizzazione in contabilità finanziaria ed in quella economico-patrimoniale, evidenziando solo che, dopo la rifusione della perdita, la Società ha deciso di imputare la partecipazione residua parte a capitale sociale e la parte rimanente a riserva disponibile.

Come sopra detto, l'AdSP è titolare della quota di partecipazione pari a euro 8.000 nell'Agenzia per il lavoro portuale temporaneo.

Nel 2018 l'AdSP aveva inviato a questa Corte i documenti previsti dall'articolo 5 del decreto legislativo n. 176 del 2016 per l'acquisizione della partecipazione, nella quale sono state fornite le motivazioni dell'acquisto. L'esame di tale atto non ha evidenziato anomalie nella motivazione dell'inerenza al fine istituzionale.

L'AdSP ha rappresentato che dal mese di gennaio 2020, con l'assunzione di 29 unità lavorative, è iniziata la piena operatività della società ALPS s.r.l., con l'ingresso dell'AdSP nella compagine sociale, per un periodo sperimentale di 12 mesi; le quote di partecipazione saranno oggetto di cessione al termine dell'ulteriore periodo di proroga dettato dalla legislazione emergenziale.

La normativa emergenziale, infatti, (legge 17 luglio 2020 n. 77, di conversione, del d.l. 31 maggio 2020, n. 34) ha previsto, poi la proroga di due anni per tutte le imprese portuali autorizzate a fornire lavoro portuale e ciò a seguito delle contrazioni degli avviamenti sul comparto portuale dovuti agli effetti negativi del covid 19, per le stesse motivazioni è stato concesso a tutte le Autorità di sistema un contributo fino a 4 milioni di euro, pari a euro 90 per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019.

Con decreto n. 432 del 12 dicembre 2020 è stato erogato ad ALPS s.r.l. un contributo pari a euro 109.620.

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

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

In tale contesto normativo si colloca la nascita dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna comprendente i porti di Cagliari e Olbia Golfo Aranci- porti sede delle sopresse Autorità portuali- e i nuovi porti di Foxi-Sarroch, Porto Torres, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale), questi ultimi affidati in precedenza all'Autorità marittima. Dal settembre 2021 anche il porto di Arbatax è passato sotto la giurisdizione dell'Autorità di sistema.

Molteplici sono state e continuano ad essere le misure di sostegno al settore portuale, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da "Covid-19," che hanno avuto impatto soprattutto sulla gestione 2020. La normativa contenuta nel PNRR ha riservato contribuzioni economiche e altre disposizioni di particolare favore nei confronti delle AdSP che, soltanto nel 2021 si sono concretizzate in provvedimenti dell'Ente e dell'Amministrazione vigilante (Mims):

Sono organi dell'AdSP, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica dei menzionati organi è stabilita in quattro anni, e nel 2021 sono stati nominati i nuovi membri che sostanzialmente hanno mantenuto i medesimi compensi, compresi i membri del Comitato di gestione che hanno beneficiato solo di rimborsi spese.

Al vertice della struttura amministrativa vi è il Segretario generale. Con decreto presidenziale n. 433 del 13 novembre 2020 era stato aggiornato il piano triennale di fabbisogno di personale e successivamente l'AdSP confermava la pianta organica del personale che prevedeva, come organico di diritto, n. 106 unità, a fronte di un organico di fatto che al 31 dicembre 2020 registrava la presenza di soli 80 dipendenti distinti nelle rispettive qualifiche, con esclusione del Segretario generale. La nuova pianta organica prevedeva soltanto l'aumento di una unità dirigenziale a decorrere dal gennaio 2022.

Nel corso dell'anno 2019 sono stati pubblicati i bandi per n. 8 selezioni finalizzate alle progressioni interne del personale dipendente, a copertura delle posizioni vacanti in pianta organica di cui si è detto nel referto dell'esercizio 2019.

Con verbale n. 3 del 7-8 luglio 2021, il Collegio di revisione ha sollevato dubbi di legittimità sulle procedure di riqualificazione del personale, attraverso le quali sono stati conferiti nuovi livelli retributivi.

In merito, si rammenta che la legge n. 84 del 1994, come modificata dal decreto legislativo n. 169 del 2016, detta disposizioni di carattere generale sul reclutamento del personale delle AdSP: in particolare l'Amministrazione vigilante, recependo i principi dettati dal decreto legislativo n. 165 del 2001, aveva predisposto un regolamento per il reclutamento del personale, da utilizzare come schema da parte di tutte le Autorità di sistema.

Il Presidente dell'AdSP, con proprio decreto, ha emanato il regolamento per il reclutamento del personale, provvedimento approvato dal Mims: in esso sono state inserite anche alcune disposizioni che disciplinano le progressioni interne del personale già in servizio.

Il Collegio di revisione ha fatto presente che la normativa regolamentare in questione non è stata tenuta in considerazione, con riferimento al requisito dell'anzianità di servizio, nei successivi decreti del 7 e del 23 dicembre 2020 con cui il Presidente dell'AdSP ha concluso le procedure di riqualificazione interna del personale.

Anche il Ministero vigilante aveva formulato rilievi in proposito.

L'Ente ha difeso il proprio operato, dichiarando di aver consentito in tal modo lo svolgimento delle procedure di riqualificazione in assenza di proteste dei sindacati e garantendo l'assunzione di altro personale di IV livello per i posti esistenti e quelli che si aggiungeranno che dovranno organizzarsi anche mediante l'utilizzo delle risorse del PNRR. L'Amministrazione vigilante ha richiesto al Presidente dell'AdSP, per il futuro, di attenersi alle norme regolamentari.

Questa Corte si riserva approfondimenti sulla questione.

Notevolmente alto il numero dei consulenti, specie nel settore legale, per il rilevante contenzioso esistente che ha comportato una spesa di circa euro 114.000, a cui deve aggiungersi una somma di oltre 250.000 euro per le altre tipologie di incarichi.

In materia di programmazione e pianificazione sono stati modificati alcuni strumenti normativi, tra cui il piano regolatore generale (PRG) e il documento di pianificazione strategica (DPSS). Mentre quest'ultimo, adottato dal Comitato di gestione dell'AdSP, è sottoposto al

parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati ed è approvato dal Mims che individua anche i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale, nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema, la pianificazione delle aree portuali e retroportuali è di competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del Piano regolatore portuale (PRP) definito come un piano territoriale di rilevanza statale che rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza.

In materia contrattuale, il sistema dell'affidamento diretto è quello che ha avuto maggiormente spazio operativo: a tal proposito la Corte ribadisce che anche per i contratti di modesto importo e al di sotto della soglia comunitaria - nella specie peraltro complessivamente rilevanti- è necessario che l'Ente tenga conto dei principi di carattere generale indicati nell'articolo 30, comma 1 del decreto legislativo n. 50 del 2016 (ovvero: economicità, efficacia, tempestività, correttezza, libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità, pubblicità) nonché del rispetto del principio di rotazione e in modo da assicurare l'effettiva possibilità di partecipazione delle micro, piccole e medie imprese.

L'AdSP del mare di Sardegna ha movimentato 38,3 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del 17,1 per cento rispetto ai 46,3 milioni del 2019. Il 59 per cento delle merci è costituita da merci liquide, quasi interamente movimentate dal porto di Cagliari. Se il tonnello relativo al trasporto delle merci solide registra una crescita dell'1,7 per cento rispetto al 2019, la contrazione più consistente si evidenzia nel comparto delle rinfuse liquide, in particolare nel settore dei petroliferi raffinati, che mostrano una flessione del 18,9 per cento, per effetto soprattutto del decremento del traffico aereo dovuta alla pandemia da *Covid 19*. Anche le merci in colli mostrano una diminuzione del 18,9 per cento.

Il numero di contenitori, movimentati dal solo porto di Cagliari già diminuito del 47,6 per cento nel 2019, si riduce drasticamente di un ulteriore 54,8 per cento passando da 151.405 a 68.406 TEU.

La gestione si è chiusa con un disavanzo finanziario di 10,1 milioni, derivante dal saldo negativo delle poste in conto capitale, pari a 32,5 milioni, non interamente coperto dal saldo corrente, pari a circa 22,4 milioni.

L'avanzo di amministrazione ammonta a 356,5 milioni, di cui 252,4 milioni vincolati e 104 milioni disponibili.

L'avanzo economico ammonta a 16,7 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 382,3 milioni anche se tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti.

I residui attivi e passivi dell'esercizio ammontano rispettivamente a 58,5 milioni, di cui ben 10,2 milioni di parte corrente e a 80,5 milioni, di cui 75,2 milioni in conto capitale. L'AdSP ha dato corso alla procedura di riaccertamento straordinario dei residui eliminando euro 9.539 di residui attivi ed euro 2.739.496 di residui passivi.

Considerata l'entità ancora rilevante dei residui, più che raddoppiati rispetto all'esercizio precedente, questa Corte invita nuovamente l'Autorità, anche al fine di salvaguardare i principi di veridicità e attendibilità del bilancio, a procedere celermente alle riscossioni e ai pagamenti, incrementando la realizzazione delle opere programmate e, per quanto riguarda i residui degli anni precedenti, a valutare l'effettiva attualità ed esigibilità degli stessi al fine del loro mantenimento nelle scritture contabili.

L'attivo circolante ammonta a 392,6 milioni, in crescita rispetto ai 378,5 milioni dell'esercizio precedente ed è costituito dai crediti per 19,2 milioni e dalle disponibilità liquide presso la tesoreria della Banca d'Italia, che ammontano a 373,5 milioni.

Questa Corte, vista l'ingente liquidità e il considerevole avanzo di amministrazione, rappresenta l'esigenza di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili.

Il "fondo per rischi ed oneri" ammonta a circa 5,3 milioni, con un incremento del 165 per cento rispetto ai circa 2 milioni dell'esercizio precedente.

L'AdSP ha precisato al riguardo che l'incremento di quasi 3,3 milioni rispetto all'esercizio precedente, è relativo all'accantonamento cautelativo, seppure parziale, delle somme per le quali pendono numerosi contenziosi.

L'AdSP ha evidenziato di aver dato seguito alla raccomandazione espressa da questa Corte nel referto sull'esercizio 2019, di accantonare somme in misura congrua a copertura delle vertenze giudiziarie, stante gli importi rilevanti dei contenziosi pendenti.

Ha precisato inoltre che, oltre al fondo rischi dello stato patrimoniale, è vincolato tra le voci della situazione amministrativa al 31 dicembre 2020 il fondo contenziosi della cessata Autorità

L'AdSP possiede quote di partecipazioni in società per un totale di euro 33.000 di cui euro 25.000 per la partecipazione al capitale sociale della società Cagliari Zona franca e euro 8.000 per la partecipazione al capitale dell'Agenzia per il lavoro portuale temporaneo.

La medesima ha rappresentato che dal mese di gennaio 2020, con l'assunzione di 29 unità lavorative, è iniziata la piena operatività della società ALPS s.r.l., con l'ingresso dell'AdSP nella compagine sociale, per un periodo sperimentale di 12 mesi; le quote di partecipazione saranno oggetto di cessione, al termine dell'ulteriore periodo di proroga dettato dalla legislazione emergenziale.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

