

**DELIBERA N. 3 DEL 28.01.2026 DEL  
COMMISSARIO STRAORDINARIO**

**OGGETTO: Determinazione diritti portuali dell'Autorità Portuale di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale**

**Vista** la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il riordino della legislazione in materia portuale, e ss.mm.ii;

**Visto** l'articolo 13 della Legge 84/94 a norma del quale le entrate delle AdSP sono costituite, fra l'altro, "e) da entrate diverse" e da "e-bis) diritti di porto" in coerenza con l'autonomia regolamentare e finanziaria delle Autorità;

**Visto** il Regolamento 2017/352 che istituisce un quadro normativo per i servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, ed in particolare l'espresso richiamo "al principio della trasparenza finanziaria" introdotto dal citato regolamento e la definizione, tra l'altro, del "diritto d'uso delle infrastrutture portuali" al capo I, art. 2 comma 1, n.09, come un diritto riscosso a beneficio diretto o indiretto dell'ente di gestione del porto, o dell'autorità competente per l'uso delle infrastrutture, strutture e servizi, incluso l'accesso per via navigabile al porto interessato, comprese la gestione dei passeggeri e delle merci, ma esclusi i canoni di locazione ed i diritti aventi effetti equivalenti";

**Visto** il decreto 374 del 11/12/2021 con il quale sono stati determinati i diritti portuali da corrispondere in tutti i porti del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale;

**Visto** il decreto 74 del 24/03/2022 con il quale sono stati determinati i diritti portuali da corrispondere in tutti i porti del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale;

**Considerato** che il regime di proroga del Comitato di Gestione è scaduto in data 14.11.2025;

**Visto** il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 210 del 18.08.2025 che dispone, a decorrere dal medesimo giorno e fino al ripristino degli organi ordinari di vertice, la nomina dell'avv. Annalisa Tardino a Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale, attribuendole i poteri indicati dall'art 8 della legge 84/94 e ss.mm.ii;

**Visto** il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 279 del 12 novembre 2025 con il quale, al fine di garantire la piena operatività dell'ente fino al ripristino degli organi di vertice, sono stati altresì conferiti all'avv. Annalisa Tardino, in qualità di Commissario Straordinario, i poteri e le prerogative che la legge attribuisce al Comitato di Gestione;

**Esaminata** l'allegata relazione tecnica di determinazione diritti portuali;

**Preso atto** della necessità di dover operare una revisione dei diritti portuali al fine di assicurare il mantenimento dei livelli qualitativi e quantitativi dei servizi espletati offerti, aventi caratteri di indivisibilità e fruizione generalizzata, nonché l'efficienza e l'affidabilità degli stessi, garantendo la necessaria copertura dei relativi costi oltre all'equilibrio economico-finanziario di bilancio ed al medesimo tempo misure incentivanti lo sviluppo e la crescita dei traffici;

**Dato atto** che la presente determina verrà pubblicata sull'albo pretorio dell'AdSP al fine di assicurare la massima trasparenza e pubblicità al procedimento;

**Acquisito** il parere favorevole dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare;

**Considerata** l'avvenuta trasmissione della presente determinazione al Collegio dei Revisori per quanto di competenza;

**Ritenuto necessario** rispettare le norme in materia di concorrenza.

**IL COMMISSARIO STRAORDINARIO  
DELIBERA**

**Articolo 1**

I diritti portuali vengono come di seguito determinati:

| DIRITTI PORTUALI                                                                        |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Per ogni passeggero navi ro-ro imbarco o sbarco:                                        |      |
| Per ogni passeggero navi ro-ro imbarco o sbarco - BANCHINA PRIVATA                      | 4,00 |
| Per ogni passeggero navi ro-ro imbarco o sbarco - BANCHINA PUBBLICA                     | 5,50 |
| Per ogni passeggero in imbarco sbarco su/da unità dirette/provenienti a/da Isole minori | 2,00 |
| Per ogni automezzo pesante imbarcato/sbarcato su/da navi traghetto:                     |      |
| Per ogni automezzo pesante imbarcato/sbarcato su/da navi traghetto - BANCHINA PRIVATA   | 2,00 |
| Per ogni automezzo pesante imbarcato/sbarcato su/da navi traghetto - BANCHINA PUBBLICA  | 3,00 |
| Per ogni auto commerciale imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto:                      |      |
| Per ogni auto commerciale imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto - BANCHINA PRIVATA    | 1,00 |
| Per ogni auto commerciale imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto - BANCHINA PUBBLICA   | 2,00 |
| Per ogni auto a seguito imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto                         |      |
| Per ogni auto a seguito imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto - BANCHINA PRIVATA      | 2,10 |
| Per ogni auto a seguito imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto - BANCHINA PUBBLICA     | 3,10 |
| Per ogni tonn. di merce alla rinfusa imbarcata/sbarcata                                 | 0,12 |
| Per ogni tonn. di merce varia imbarcata/sbarcata                                        | 0,25 |
| Per ogni tonn. di prodotto liquido imbarcato/sbarcato                                   | 0,10 |
| Per ogni contenitore lo-lo imbarcato/sbarcato                                           | 2,10 |

**Articolo 2**

Le variazioni stabilite nella presente delibera hanno efficacia dal primo Luglio 2026 su tutti gli scali, fatta eccezione per il Porto di Termini di Imerese ove decorreranno dal primo Gennaio 2027.

**Articolo 3**

La presente determina verrà pubblicata sull'albo pretorio dell'AdSP al fine di assicurare la massima trasparenza e pubblicità al procedimento.

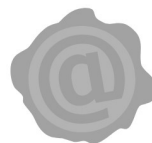
Visto: Il Segretario Generale  
(dott. Luca Lupi)

Luca Lupi  
30.01.2026  
09:06:29  
UTC



II COMMISSARIO STRAORDINARIO  
(Avv. Annalisa Tardino)

Annalisa  
Tardino  
30.01.2026  
10:18:43  
GMT+01:00



Al Commissario Straordinario

Al Segretario Generale

e.p.c. Al Collegio dei Revisori dei conti

## RELAZIONE TECNICA DETERMINAZIONE DIRITTI PORTUALI

Le competenze attribuite all'AdSP sono individuate dall'art. 6, co. 4 della Legge n. 84/94 e ss.mm.ii, che alla lett. B), prevede compiti di *“manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali”* e alla lett. C) compiti di *“affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16 co. 1”*.

Oltre ai suddetti servizi, da fornirsi sempre a titolo oneroso, l'AdSP rende altresì una serie di ulteriori attività a favore dell'utenza portuale, i cui oneri sono sopportati direttamente dall'Ente, trattandosi di servizi ed attività aventi di carattere di indivisibilità e fruizione generalizzata

A fronte della realizzazione di primari interventi negli ambiti portuali, registrati nel corso degli ultimi anni, l'ampliamento dell'ambito portuale connesso alla crescita dei costi di gestione e di realizzazione delle opere, comporta una rimodulazione delle misure tariffarie sino ad oggi applicate a compensazione degli oneri sostenuti dall'AdSP sia per garantire i servizi resi sia per assicurare la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti nonché l'erogazione di servizi all'utenza portuale.

L'adozione del provvedimento proposto, trova pertanto ragione nella necessità di garantire la copertura dei predetti oneri, inclusi quelli connessi alla necessaria attività amministrativa ed operativa, la cui sostenibilità finanziaria deve necessariamente essere garantita.

E' altrettanto noto come, ai sensi dei consolidati principi comunitari, la determinazione dei diritti da porre a carico dell'utenza, debba essere finalizzata unicamente al recupero dei relativi costi di gestione e improntata ai criteri di trasparenza economica.

In particolar modo si fa riferimento al Reg. UE n. 352/2017 ed alle successive disposizioni normative che hanno definito il *“diritto d'uso delle infrastrutture portuale”* come *“un diritto riscosso a beneficio diretto o indiretto dell'Ente di gestione porto, o dell'autorità competente, per l'uso delle infrastrutture, strutture e servizi, incluso l'accesso per via navigabile al porto interessato, comprese la gestione dei passeggeri e delle merci, ma esclusi i canoni di locazione e i diritti aventi effetti equivalenti”*.

Tutto ciò premesso, al fine di garantire la effettiva trasparenza del procedimento di determinazione dei nuovi diritti portuali da applicare nei porti compresi negli ambiti dell'AdSP, si è pertanto ritenuto di porre alla base della elaborazione della nuova articolazione dei diritti portuali, il complesso degli oneri a carico dell'Ente, rispettando i principi della trasparenza, della obiettività e della non discriminazione oltre che della proporzionalità rispetto al servizio erogato.

La dinamica, in particolar modo, di variazione dei diritti portuali è profondamente diversa a seconda della natura giuridica e gestionale della banchina.

La distinzione fondamentale risiede nel modello di business e di rischio associato. Nello specifico, l'AdSP gestisce direttamente le banchine pubbliche, riscuotendo i diritti da tutti gli operatori che vi accedono e le tariffe sono regolate e applicate in modo uniforme. I ricavi sono direttamente proporzionali ai volumi di traffico e, di conseguenza, più volatili e sensibili alle fluttuazioni del mercato.

Per quanto riguarda le banchine private connesse al traffico passeggeri, affida, invece, in concessione una banchina a un operatore privato per un lungo periodo. In cambio, l'ente riceve un canone di concessione. Questo modello trasferisce il rischio operativo sul privato e garantisce all'ente un'entrata finanziaria stabile e prevedibile.

I driver che determinano l'aumento o la diminuzione dei diritti sono nettamente distinti tra i due modelli. Le variazioni su banchina pubblica, infatti, sono influenzate principalmente dalla necessità di coprire costi crescenti connessi alla fornitura di servizi all'utenza portuale, ragioni di sicurezza e vigilanza, ovvero alla riqualificazione delle infrastrutture portuali.

Di converso la variazione dei diritti su banchine assegnate in concessione ai privati, garantisce una certezza nelle entrate ed una riduzione di oneri a carico dell'amministrazione sia in termini di investimenti, che di manutenzione e servizi vari.

La strategia ottimale sembrerebbe quella che consente un equilibrio tra la banchina pubblica connessa al traffico passeggeri, che espone l'ente a una maggiore volatilità dei ricavi, e la banchina privata connessa al traffico passeggeri che crea una base finanziaria solida e prevedibile, essenziale per la pianificazione a lungo termine.

Si rappresenta, inoltre, che gli ultimi provvedimenti di adeguamento dei diritti portuali del 2021 sono riferiti a contesti storici e normativi che ormai possono considerarsi superati in quanto non tengo conto dei maggiori ed onerosi servizi che l'Autorità sostiene per garantire all'utenza portuale un adeguato livello qualitativo, oltre che una diversificazione delle banchine adibite al traffico passeggeri.

Di particolare impatto, in termini di costi, si è evidenziato negli ultimi anni, che le spese di vigilanza armata nei porti del sistema hanno subito degli aumenti dovuti all'implementazione dei servizi di sicurezza sussidiaria in occasione dell'interfaccia operativa in particolare tra

navi passeggeri ed impianti portuali, richiesti nell'ambito dei diversi Comitati di sicurezza portuale per fronteggiare i rischi connessi al terrorismo internazionale accentuati dalle recenti instabilità geopolitiche.

Tale incremento ha riguardato la quasi totalità dei sorgitori del sistema in cui scalano unità passeggeri a prescindere dal carattere pubblico o privato dell'impianto portuale ospitante e che pertanto fanno riferimento a degli oneri indivisibili ed a carico dell'Ente.

Inoltre, a fronte della richiesta delle compagnie di navigazioni esercenti navi da crociera extra large che scalano nel porto di Palermo, relativa all'implementazione dei servizi di vigilanza su obiettivi sensibili lato mare, è stata inserita nel programma triennale dei servizi di questa AdSP l'installazione nel 2026 di un sistema di videosorveglianza a mezzo radar e telecamere a infrarossi capace di individuare nello specchio acqueo portuale eventuali minacce provenienti via mare.

La gestione di tale sistema richiede anche un significativo sforzo economico post installazione da imputare negli esercizi finanziari successivi ma garantirà una completa cornice di sicurezza per il traffico crocieristico rendendo il porto di Palermo più sicuro e più appetibile per lo scalo di ulteriori compagnie di navigazione che presume una spesa di gestione corrente pari ad Euro 600.000.

Il predetto sistema, che sorveglierà l'intero specchio acqueo portuale commerciale, garantirà anche la vigilanza lato mare di impianti portuali in concessione per la sosta di navi passeggeri costituendo di fatto un servizio di carattere generale a tutela dell'interno naviglio che scala il porto commerciale di Palermo.

In aggiunta ed in linea con il D.L. 82/2021 e gli obiettivi del PNRR (Missione 1, Componente 1), l'Autorità sta attuando un piano di potenziamento della resilienza digitale sotto l'egida dell'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale (ACN).

Potenziamento dell'infrastruttura con switch, access point e sistemi UPS per garantire continuità operativa. Saranno implementate, inoltre, le licenze di *Data Loss Prevention* (DLP) e aggiornamenti per la protezione degli endpoint (Cynet),

Per rispondere alla direttiva NIS2, verrà creata un'infrastruttura di DR (rack, nodi e storage NAS) in un sito secondario, garantendo il ripristino dei servizi in caso di incidenti gravi.

A seguito della predetta direttiva, inoltre, il Comando Generale della Capitaneria ha già emanato un provvedimento che, entro il 2026, prevede l'istituzione della figura del Cyber Pfso con specifici compiti di security portuale in campo Cyber.

Il completamento dei progetti di cybersicurezza e del sistema PCS (*Port Community System*) comporterà un incremento dei costi di manutenzione ordinaria, con una pianificazione di spesa a regime pari a circa Euro 400.000.

Nel novero di maggiori oneri, per quanto riportato nell'ambito delle spese di illuminazione pubblica, si rappresenta che l'efficientamento dell'illuminazione in chiave smart port, a seguito degli aggiornamenti intervenuti nel corso del 2025, comporterà una maggiore spesa di Euro 400.000.

Di seguito si riportano, i prospetti riepilogativi delle Entrate/Uscite determinati dagli ultimi dati consuntivi e dalle stime precedentemente descritte, con indicazione per singolo servizio dell'incidenza dell'onere in relazione alle attività fornite a beneficio del traffico passeggeri e merci.

| USCITE                    |                   |     | ENTRATE                                   |                   |     |
|---------------------------|-------------------|-----|-------------------------------------------|-------------------|-----|
| servizio                  | tot annuo         | %   | diritti portuali                          | tot annuo         | %   |
| security                  | 3.992.249         | 34% | passeggeri                                | 8.448.273         | 76% |
| illuminazione             | 1.016.721         | 9%  | merci (varie, rinfusa, liquide) container | 2.620.268         | 24% |
| pulizia                   | 1.170.434         | 10% |                                           |                   |     |
| manutenzione impianti     | 3.382.591         | 29% |                                           |                   |     |
| instradamento             | 1.051.042         | 9%  |                                           |                   |     |
| PCS (presunto a regime)   | 600.000           | 5%  |                                           |                   |     |
| CYBER (presunto a regime) | 400.000           | 3%  |                                           |                   |     |
|                           | <b>11.613.037</b> |     |                                           | <b>11.068.541</b> |     |

Tali oneri dovranno, pertanto, essere sostenuti attraverso un incremento delle entrate correnti dell'Ente.

L'aggiornamento delle tariffe, è pertanto finalizzato a rappresentare da una parte l'esigenza di fronteggiare i maggiori oneri e dall'altra la connessa esigenza di far fronte alla riduzione, nelle banchine date in concessione, dei diritti passeggeri.

| Indicatore | Valore iniziale | Valore presunto | Var. % |
|------------|-----------------|-----------------|--------|
| Entrate    | 11.068.541      | 11.613.037      | 5      |

Questa variazione corrisponde a un incremento percentuale del +5%.

L'analisi dei segmenti di traffico evidenzia la composizione della crescita attesa, permettendo di determinare l'incidenza di ciascun comparto sul risultato economico complessivo. Il confronto tra il valore iniziale e le proiezioni ponderate è il seguente:

| Segmento di traffico | Valore iniziale   | Valore presunto   | Var. % |
|----------------------|-------------------|-------------------|--------|
| Passeggeri           | 8.448.273         | 8.825.553         | 4%     |
| Merci                | 2.620.268         | 2.787.484         | 6%     |
|                      | <b>11.068.541</b> | <b>11.613.037</b> |        |

Tale progressione sarà perseguita secondo un criterio di gradualità nel prossimo biennio 2026-2027, garantendo la sostenibilità finanziaria nel medio periodo.

In forza di quanto sopra, appare necessario procedere alla determinazione di diritti portuali che, nello spirito del principio europeo di "trasparenza finanziaria", ribadito anche dalla recente delibera ART n. 242/2025, consentano all'Ente di recuperare, il costo appostato in bilancio per ciascun servizio reso.

Orbene, la concreta determinazione dei diritti portuali deve essere stabilita attraverso l'adozione di una procedura partecipativa che coinvolga le associazioni rappresentative dell'utenza portuale; in tal senso si ritiene che l'organismo di partenariato della risorsa mare,

nel quale sono rappresentate tutte le categorie professionali operanti in porto, sia la sede istituzionalmente deputata a garantire la massima partecipazione del cluster marittimo alla definizione del provvedimento finale che poi sarà sottoposto al Comitato di Gestione dell'Ente.

In caso di conclusione favorevole del procedimento, gli effetti del nuovo provvedimento di determinazione dei diritti portuali decoreranno per quanto dal primo Luglio 2026, mentre per quanto concerne gli adeguamenti dei diritti del Porto di Termini Imerese dal primo Gennaio 2027.

Gli adeguamenti iniziano a produrre gli effetti dal primo Luglio 2026, pertanto, l'atto di gestione, che verrà adottato dall'amministrazione, sarà oggetto di pubblicazione, garantendo la propria efficacia, a seguito di adeguato carattere informativo rivolto alle utenze portuali di almeno due mesi.

Per tutto quanto sopra esposto si è proceduto ad una elaborazione dei seguenti diritti:

| DIRITTI PORTUALI                                                                        |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Per ogni passeggero navi ro-ro imbarco o sbarco:                                        |      |
| Per ogni passeggero navi ro-ro imbarco o sbarco - BANCHINA PRIVATA                      | 4,00 |
| Per ogni passeggero navi ro-ro imbarco o sbarco - BANCHINA PUBBLICA                     | 5,50 |
| Per ogni passeggero in imbarco sbarco su/da unità dirette/provenienti a/da Isole minori | 2,00 |
| Per ogni automezzo pesante imbarcato/sbarcato su/da navi traghetto:                     |      |
| Per ogni automezzo pesante imbarcato/sbarcato su/da navi traghetto - BANCHINA PRIVATA   | 2,00 |
| Per ogni automezzo pesante imbarcato/sbarcato su/da navi traghetto - BANCHINA PUBBLICA  | 3,00 |
| Per ogni auto commerciale imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto:                      |      |
| Per ogni auto commerciale imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto - BANCHINA PRIVATA    | 1,00 |
| Per ogni auto commerciale imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto - BANCHINA PUBBLICA   | 2,00 |
| Per ogni auto a seguito imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto                         |      |
| Per ogni auto a seguito imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto - BANCHINA PRIVATA      | 2,10 |
| Per ogni auto a seguito imbarcata/sbarcata su/da navi traghetto - BANCHINA PUBBLICA     | 3,10 |
| Per ogni tonn. di merce alla rinfusa imbarcata/sbarcata                                 | 0,12 |
| Per ogni tonn. di merce varia imbarcata/sbarcata                                        | 0,25 |
| Per ogni tonn. di prodotto liquido imbarcato/sbarcato                                   | 0,10 |
| Per ogni contenitore lo-lo imbarcato/sbarcato                                           | 2,10 |

Nel complesso è determinata una variazione sotto il profilo tariffario che assorbe gli oneri dei servizi resi da parte dell'Ente, a fronte di un incremento complessivo delle entrate previsionali, a regime, di circa il 5% e che riflette un attento bilanciamento programmatico del segmento passeggeri, nonostante la riduzione delle tariffe relative ai diritti presso banchine private dedicate al traffico degli stessi.

Le variazioni tariffarie costituiscono una scelta deliberata di gestione del rischio e dei ricavi, con l'obiettivo di assicurare le risorse necessarie per la manutenzione e l'operatività degli ambiti portuali in cui l'Ente ha recentemente completato rilevanti opere infrastrutturali.

Si pone, inoltre, l'obiettivo di estendere i piani di gestione ed i livelli di servizio dell'AdSP anche alle aree di recente acquisizione, garantendo l'omogeneità prestazionale dell'intero sistema portuale.

Si osserva in conclusione che l'adeguamento dei diritti portuali, finalizzato alla copertura dei maggiori costi di gestione, trova un correttivo nella contestuale riduzione delle tariffe applicate per i passeggeri nelle banchine in concessione. Tale manovra si giustifica in virtù

degli investimenti già realizzati dall'Amministrazione in tali ambiti e della presenza di canoni demaniali che garantiscono già il recupero dei costi e la redditività delle aree, evitando così una duplicazione di prelievo sui medesimi asset.

Il Dirigente dell'Area finanziaria  
Dott. Alessandro Feo

Il Dirigente dell'Area operativa  
Ing. Luciano Caddemi