



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA
DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

2021

Determinazione del 13 giugno 2024, n.95



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA
DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

2021

Relatore: Primo Referendario Andrea Mazzieri

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati la
dott.ssa Francesca Silani



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 13 giugno 2024;

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

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

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

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

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

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

visto il rendiconto generale dell'Autorità di sistema suddetta, relativo all'esercizio finanziario 2021, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Primo Referendario Andrea Mazzieri, e sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale per l'esercizio 2021;



CORTE DEI CONTI

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

P. Q. M.

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

RELATORE

Andrea Mazzieri
f.to digitalmente

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci
f.to digitalmente

DIRIGENTE

Fabio Marani
f.to digitalmente
depositato in segreteria

INDICE

PREMESSA	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO.....	2
2. ORGANI.....	7
3. PERSONALE	11
3.1 Assetto organizzativo.....	11
3.2 Pianta organica e consistenza del personale.....	11
3.3 Spesa per il personale.....	13
4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE DELLE OPERE PORTUALI.....	19
4.1 Documento di programmazione strategica di sistema	19
4.2 Piano operativo triennale.....	22
4.3 Programma triennale delle opere pubbliche	23
4.3.1 Interventi infrastrutturali finanziati dal PNRR e dal PNC	27
5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL SISTEMA PORTUALE	31
5.1 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo.....	31
5.2 Servizi di interesse generale	38
5.3 Traffico portuale.....	39
5.4 Attività negoziale.....	42
5.5 Contenzioso	44
6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE	46
6.1 Andamento generale della gestione.....	48
6.2 Rendiconto finanziario.....	51
6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui	57
6.4 Il conto economico	60
6.5 Lo stato patrimoniale	62
7. SINTESI CONCLUSIVA	67

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Compensi agli organi e all'OIV	9
Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale.....	12
Tabella 3 - Spesa per il personale in servizio (impegni).....	14
Tabella 4 - Premi di produttività	16
Tabella 5 - Costo unitario medio del personale.....	17
Tabella 6 - Programma triennale opere pubbliche - Quadro risorse disponibili.....	25
Tabella 7 - Progetti PNRR - (situazione al 31 dicembre 2023)	29
Tabella 8 - Imprese autorizzate per le attività di cui all'art. 16, L. 84/1994	35
Tabella 9 - Concessioni per le attività di cui agli artt. 36 e 38 cod. nav.....	36
Tabella 10 - Canoni concessori per le attività di cui agli artt. 36 e 38 cod. nav.....	37
Tabella 11 - Incidenza canoni demaniali accertati e riscossi	37
Tabella 12 - Traffico portuale e relativo gettito	41
Tabella 13 - Procedure di affidamento e spesa per tipologia contrattuale	43
Tabella 14 - Principali risultati della gestione.....	49
Tabella 15 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza).....	51
Tabella 16 - Rendiconto gestionale.....	53
Tabella 17 - Situazione amministrativa	58
Tabella 18 - Gestione dei residui.....	59
Tabella 19 - Conto economico	60
Tabella 20 - Stato patrimoniale	62

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della l. 21 marzo 1958, n. 259, il risultato del controllo eseguito, a norma dell'art. 2 della medesima legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2021 dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2020, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 44 del 13 aprile 2023 pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 83.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale (di seguito AdSP) è un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale avente, tra i propri scopi istituzionali, il compito di indirizzare, programmare e coordinare le operazioni ed i servizi nell'ambito dei porti del sistema.

L'AdSP ha assorbito le funzioni della soppressa Autorità portuale di Palermo, costituita con la legge del 28 gennaio 1994, n. 84, nell'ambito del riassetto della legislazione in materia portuale. L'attuale configurazione trova fondamento nel d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, recante *"Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lett. f), della legge 7 agosto 2015, n. 124"*, e nel successivo d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 (*"Correttivo porti"*), che hanno significativamente modificato gli assetti organizzativi territoriali dei preesistenti 58 porti di rilevante interesse nazionale (prima distribuiti in 24 Autorità portuali) accorpandoli nelle attuali 16 Autorità di sistema portuale ⁽¹⁾.

Con la sua costituzione, risalente al 28 giugno 2017, l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha aggiunto ai porti di Palermo e di Termini Imerese gli scali di Trapani e Porto Empedocle.

A far data dal 10 novembre 2021, l'ambito circoscrizionale è stato esteso ai porti Rifugio di Gela, Isola di Gela e Licata, per effetto dell'art. 4, c. 2, lett. b), d.l. 10 settembre 2021, n. 121, come modificato dalla legge di conversione 9 novembre 2021, n. 156.

Il protocollo d'intesa al riguardo stipulato tra l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale e la Regione siciliana in data 7 aprile 2022, prevedeva che l'Amministrazione regionale conservasse la piena titolarità delle aree demaniali marittime nonché l'impegno dell'Autorità portuale a mantenere i vigenti canoni concessori fino alla scadenza naturale delle concessioni in essere, salvo l'aggiornamento Istat, ed il formale passaggio di consegna delle aree suddette, con subentro dell'Autorità portuale nelle corrispondenti spese di manutenzione a partire dalla sottoscrizione del relativo verbale (avvenuta in data 25 maggio 2022).

Da ultimo, è stato aggiunto il porto di Sciacca, ai sensi dell'art. 9, c. 10, lett. a), d.l. 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto 2022, n. 108.

⁽¹⁾ Alle iniziali quindici AdSP si è aggiunta, successivamente, l'AdSP dello Stretto, istituita per effetto dell'art. 22-bis del d.l. 23 ottobre 2018, n. 119, convertito con modificazioni dalla l. 17 dicembre 2018, n. 136.

L'AdSP è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit) ed è dotata di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, finanziaria e di bilancio. Svolge la manutenzione delle parti comuni e dei fondali, sorveglia la fornitura dei servizi di interesse generale, amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e pianifica lo sviluppo del territorio portuale. Inoltre, coordina le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici in ambito portuale e promuove forme di raccordo con i sistemi logistici interportuali e retroportuali.

In ossequio al principio di separazione tra il ruolo operativo, affidato ai privati, ed il ruolo autoritativo di vigilanza e regolazione, affidato alle Autorità di sistema portuale, non è consentito all'AdSP esercitare, direttamente o tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse.

In linea con detto principio, l'art. 4-bis del citato d.l. n. 68 del 2022, introducendo all'art. 6 della l. n. 84 del 1994 i commi 9-bis, 9-ter e 9-quater, ha stabilito che i canoni percepiti dall'AdSP in relazione alle concessioni demaniali ed alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali, realizzando, di fatto, un provento derivante da un'attività economica connessa allo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali, sono soggetti all'imposta sul reddito delle società (Ires) prevista dall'art. 73, c. 1, lett. c), d.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917 (Tuir).

Diversamente, l'attività autoritativa di prelievo delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, non costituisce attività commerciale e non è assoggettata all'Ires.

La novella, in vigore dal 1° gennaio 2022, fa salvi i comportamenti adottati anteriormente e mira a risolvere il contenzioso insorto con la Commissione europea, che, con lettera del 15 novembre 2019, ha aperto un'indagine formale nei confronti dell'Italia ⁽²⁾ conclusa con decisione del 4 dicembre 2020, n. 2021/1757, in base alla quale l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società a favore delle Autorità di sistema portuale costituisce un regime di aiuti incompatibile con le regole del libero mercato. La questione ha costituito oggetto di un ricorso cumulativo delle AdSP innanzi al Tribunale dell'Unione europea (Decima sezione ampliata) che ha annullato la decisione 2021/1757 della Commissione Ue, nella sola parte in cui essa

(2) Relativa al regime di aiuti SA.38399 2019/C (ex 2018/E).

qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica, respingendo le altre domande e confermando, pertanto, l'assoggettabilità delle AdSP all'imposta sulle società, fatta eccezione per i redditi generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'art. 16 della legge n. 84 del 1994.

In materia di concessioni di aree demaniali in ambito portuale destinate allo svolgimento delle operazioni portuali, è da segnalare, altresì, l'adozione del decreto Mit n. 202 del 28 dicembre 2022 - con il quale sono state uniformate le procedure ad evidenza pubblica, da seguire per il rilascio delle concessioni, al fine di rendere più competitivi i porti italiani e di eliminare (o, quanto meno, ridurre) i possibili elementi d'interferenza che alterano la concorrenza tra gli operatori che forniscono servizi portuali - nonché delle linee guida relative all'applicazione dello stesso, approvate con decreto del Mit n. 110 del 21 aprile 2023.

Il regolamento costituisce attuazione dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come novellato dall'art. 5 della legge 5 agosto 2022, n. 118, e definisce, in coerenza con gli obiettivi fissati nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), la disciplina relativa alla pubblicazione del bando o dell'avviso pubblico, i parametri di valutazione comparativa delle domande, i requisiti di ammissione, i criteri di determinazione dei canoni demaniali, la durata delle concessioni, i criteri di avvicendamento dei concessionari, le attività di verifica dei requisiti posseduti e le procedure di revoca e di decadenza.

Di rilievo strategico per la crescita del sistema portuale siciliano è l'istituzione, ai sensi dell'art. 4 decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, della Zona economica speciale (Zes) della Sicilia Occidentale a regime amministrativo e fiscale agevolato, all'interno della quale sono compresi i porti del *network* dell'AdSP (ed eccezione del porto di Gela) ed i corrispondenti spazi retroportuali nonché le connesse aree industriali. La Zes della Sicilia Occidentale, istituita con d.p.c.m. 22 luglio 2020 per la durata di 7 anni (prorogabili per altri 7), è qualificata come "*ente di diretta emanazione statale sostanzialmente incardinato all'interno dell'AdSP*" ed è preordinata all'individuazione ed alla valorizzazione dei nessi economico-funzionali tra infrastrutture portuali ed aree produttive.

Al riguardo, va evidenziato che il PNRR ha previsto una dotazione complessiva di 630 milioni per interventi infrastrutturali per lo sviluppo delle Zes nel periodo 2021-2026 (misura M5C3-11), di cui 56,8 milioni per la Zes della Sicilia Occidentale. Di questi, 39 milioni riguardano il

porto di Termini Imerese (per la realizzazione di banchine e il recupero di aree destinate alla logistica) e 17,8 milioni afferiscono ai collegamenti di *“ultimo miglio”* del porto di Trapani e della relativa area industriale.

Con decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni dalla legge 13 novembre 2023, n. 162, è stata disposta l'istituzione, a far data dal 1° gennaio 2024 della Zona economica speciale per il Mezzogiorno (ZES unica) la quale ricomprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna (art. 9) sostituendo le 8 zone economiche speciali in precedenza istituite. Il Piano strategico della ZES unica (art. 11) ha durata triennale e definisce - anche in coerenza con il PNRR e con le programmazioni nazionali e regionali dei fondi strutturali europei nonché nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale - la politica di sviluppo della zona economica speciale unica, individuando, anche in modo differenziato per le regioni che ne fanno parte, i settori da promuovere e quelli da rafforzare, gli investimenti e gli interventi prioritari per lo sviluppo della stessa e le modalità di attuazione.

Come già evidenziato nella relazione per l'esercizio 2020, le modifiche introdotte all'art. 5 della l. n. 84 del 1994 dal d.l. n. 121 del 2021, in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali hanno comportato una semplificazione dell'attività programmatica delle AdSP volta a definire l'assetto complessivo e la destinazione d'uso delle aree portuali, mediante l'eliminazione del Piano regolatore di sistema portuale, inizialmente concepito come unitario strumento di sintesi delle linee strategiche di sviluppo di tutti i porti del sistema, per demandare 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.

Ai fini del contenimento delle conseguenze negative dell'epidemia derivante dall'emergenza Covid-19, l'art. 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con legge 17 luglio 2020, n. 77 ha previsto:

- la facoltà, per le Autorità di Sistema Portuale, di disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui all'art. 36 del codice della navigazione, agli artt. 16, 17 e 18 della l. n. 84 del 1994 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione ad alcune mensilità degli anni 2020 e 2021 (in favore

dei concessionari che dimostrino di aver subito una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nei medesimi periodi dell'anno 2019);

- la facoltà, per le Autorità di Sistema Portuale, di corrispondere (negli anni 2020 e 2021 nonché nel primo semestre del 2022) al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'art. 17 della l. n. 84 del 1994, nonché alle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84 del 1994, titolari di contratti d'appalto di attività comprese nel ciclo operativo ai sensi dell'art. 18, c. 7, ultimo periodo, della medesima l. n. 84 del 1994, un contributo pari, rispettivamente, ad euro 90 per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno e ad euro 90 per ogni turno lavorativo prestato in meno, rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019;

- la proroga biennale delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'art. 17, l. n. 84 del 1994 nonché la proroga biennale delle concessioni rilasciate nei porti ai sensi dell'art. 36 del codice della navigazione, dell'art. 18 della l. n. 84 del 1994 e delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, se in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2020 e la data di entrata in vigore del menzionato decreto;

- la proroga annuale delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84 del 1994 nonché delle concessioni per il servizio di rimorchio rilasciate ai sensi dell'art. 101 del codice della navigazione e per la gestione del servizio ferroviario portuale, se in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2020 e la data di entrata in vigore del menzionato decreto.

2. ORGANI

Gli organi dell'AdSP, ai sensi dell'art. 7 della l. n. 84 del 1994, sono: il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti.

La loro durata in carica è stabilita in quattro anni.

Il Presidente, nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con decreto n. 342 del 28 giugno 2017, d'intesa con il Presidente della Regione siciliana, è stato confermato alla scadenza del mandato quadriennale con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims) n. 282 del 13 luglio 2021.

È organo di indirizzo politico-amministrativo, titolare dei poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione indicati dall'art. 8, c. 3, della l. n. 84 del 1994 ed a lui spetta la gestione delle risorse finanziarie in attuazione del Piano operativo triennale (Pot) di cui all'art. 9, c. 5, lett. b). Gli emolumenti attribuiti al Presidente sono determinati con decreto ministeriale 16 dicembre 2016, n. 456 nel limite massimo di euro 230.000, di cui euro 170.000 per la parte fissa ed euro 60.000 per la parte variabile.

Il Comitato di gestione - organo deputato all'adozione di tutti i principali atti di programmazione e gestione indicati dall'art. 9, c. 5, della l. n. 84 del 1994 - è composto dal Presidente dell'AdSP e da altri quattro componenti in rappresentanza della Regione siciliana, dei comuni inclusi nel sistema portuale (Città di Palermo e Comune di Trapani) e dell'autorità marittima competente (Direttore marittimo della Sicilia Occidentale e Comandante del porto di Palermo).

Il Comitato di gestione in carica nella prima parte dell'esercizio 2021 è stato costituito con decreto presidenziale n. 63 del 14 settembre 2017 e modificato con decreti presidenziali n. 343 dell'8 agosto 2018 e n. 188 del 5 febbraio 2020 in seguito alla sostituzione dei rappresentanti, rispettivamente, del Comune di Trapani e della Città metropolitana di Palermo.

Il nuovo Comitato di gestione è stato nominato con decreto presidenziale n. 291 del 21 settembre 2021 e modificato con i decreti presidenziali n. 57 del 22 febbraio 2023 e n. 317 del 15 settembre 2023.

Nel caso in cui siano affrontate questioni relative ai singoli porti rientranti nell'AdSP, possono partecipare alle sedute i Comandanti della Capitaneria di porto di Trapani e di Porto

Empedocle nonché i Comandanti dell'Ufficio circondariale marittimo di Termini Imerese, Gela, Licata e Sciacca.

Ai componenti del Comitato di gestione è stato riconosciuto, con delibera n. 2 del 26 settembre 2017, un gettone di presenza di euro 30 lordi a seduta, pari alla misura massima stabilita dal citato d.m. n. 456 del 2016.

Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Mit tra gli iscritti all'albo dei revisori legali dei conti o tra persone in possesso di specifica professionalità nella revisione contabile. Il Presidente e un membro supplente sono nominati su designazione del Ministro dell'economia e delle finanze (Mef).

Il Collegio dei revisori in carica nella prima parte dell'esercizio in esame è stato nominato con decreto Mit n. 346 del 7 luglio 2017 per il quadriennio 2017-2021.

Il nuovo Collegio è stato nominato con decreto Mims n. 426 del 28 ottobre 2021.

Il relativo compenso, non essendo stato emanato il decreto interministeriale di cui all'art. 13, c. 2, del d.lgs. n. 169 del 2016, è stato determinato secondo le modalità indicate dal Mit con note del 30 novembre 2017 e 19 ottobre 2018, nella misura di euro 18.400 per l'indennità di carica del Presidente, euro 13.800 per i componenti effettivi ed euro 2.300 per i componenti supplenti.

L'organo di revisione provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili e riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'andamento della gestione.

Per quanto attiene al controllo del sistema di valutazione della *performance* amministrativa e della trasparenza e integrità dei controlli, con decreto presidenziale n. 142 del 29 novembre 2017 è stato costituito l'Organismo indipendente di valutazione (OIV) per il triennio 2018-2020, composto da tre membri. Con decreto presidenziale n. 45 del 15 febbraio 2021 è stato nominato il nuovo OIV per il triennio 2021-2023, la cui composizione è stata modificata con decreto presidenziale n. 124 del 7 aprile 2023. L'OIV in carica per il triennio 16 febbraio 2024-16 febbraio 2027 è stato nominato con decreto presidenziale n. 471 del 18 dicembre 2023.

Il costo per i compensi e rimborsi spese dell'OIV per l'anno 2021 è pari a complessivi euro 25.427 (a fronte di un costo di euro 28.188 sostenuto nel 2020).

Nella tabella che segue, sono riportati i costi sostenuti nell'esercizio in esame per le indennità di carica e i rimborsi spese spettanti agli organi ed organismi di amministrazione e di controllo

(compreso l'OIV), posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente quali risultano dalla voce "Costi per servizi" del conto economico. Nel complesso, l'ammontare di tali costi è rimasto pressoché invariato.

Tabella 1 - Compensi agli organi e all'OIV

		2020	2021	Var. % 2021/2020
Presidente	Indennità di carica	230.000	230.000	0,0
	Rimborso spese	29.968	32.979	10,05
Comitato di gestione	Gettoni di presenza	450	1.905	323,33
	Rimborso spese	327	146	-55,35
Collegio dei revisori	Indennità di carica	50.600	48.781	-3,59
	Rimborso spese	2.115	1.838	-13,09
Totale organi		313.460	315.649	0,69
OIV	Indennità di carica	17.688	19.613	10,88
	Rimborso spese	10.500	5.814	-44,62
Oneri riflessi	Presidente	16.407	16.489	0,49
	Organi di controllo	48	0	-100
Totale costi		358.103	357.565	0,15

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del rendiconto generale 2021

A supporto dei processi decisionali del Comitato di gestione è istituito, ai sensi dell'art. 11-bis della legge n. 84 del 1994, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, organo collegiale rappresentativo con funzioni consultive, i cui orientamenti in ordine all'assetto e allo sviluppo del sistema portuale possono essere disattesi dal Comitato di gestione solo previa adeguata motivazione ⁽³⁾.

L'Organismo di partenariato è composto dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, dal Direttore marittimo e da altri componenti designati dalle associazioni di categoria in rappresentanza delle imprese portuali e degli altri operatori del settore, i quali svolgono il loro compito a titolo gratuito, salvo eventuali rimborsi spese a carico degli enti e/o organismi associativi rappresentati.

La composizione del predetto Organismo, costituito con decreto presidenziale n. 62 del 13 settembre 2017, è stata rideterminata con i decreti presidenziali n. 413 del 26 ottobre 2018, n.

⁽³⁾ L'Organismo svolge funzioni di confronto partenariale ascendente (fase di programmazione) e discendente (fase di attuazione), nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine: a) all'adozione del piano operativo triennale; b) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'Autorità di sistema portuale suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del porto; c) al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

479 del 10 dicembre 2018, n. 365 del 24 maggio 2019, n. 309 del 13 ottobre 2021, n. 167 del 18 maggio 2023, n. 387 dell'8 novembre 2023 e n. 41 del 1° febbraio 2024.

Nell'esercizio 2021 si sono tenute n. 9 sedute del Comitato di gestione e n. 4 sedute dell'Organismo di partenariato della risorsa mare.

3. PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative l'AdSP si avvale di un Segretariato generale, composto dal Segretario generale e da una Segreteria tecnico-operativa, che sovrintende alle quattro principali aree funzionali in cui è suddivisa l'attività istituzionale dell'Ente (area demanio e beni patrimoniali; area finanziaria; area operativa e sicurezza; area tecnica), a cui si aggiungono le aree Servizio Affari legali nonché Monitoraggio e controllo, facenti capo direttamente al Presidente.

Al vertice della struttura è posto il Segretario generale, nominato, a far data dal 1° settembre 2018, dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente, con delibera n. 8 del 31 luglio 2018 tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore e assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile una sola volta. Il rapporto di lavoro del Segretario generale ha avuto decorrenza dal 10 dicembre 2018 e il suo termine - originariamente fissato al 31 agosto 2021 - è stato prorogato sino al 9 dicembre 2022 giusta delibera del Comitato di gestione n. 2 del 26 febbraio 2019. Con delibera del Comitato di gestione n. 30 dell'8 settembre 2022, l'Ente ha provveduto alla nomina di un nuovo Segretario generale per il quadriennio 2022-2026.

Nell'esercizio in esame, al Segretario generale è stato attribuito il trattamento economico annuo lordo di euro 160.000, quale parte fissa da corrispondersi in 14 mensilità, e di euro 30.000, quale parte variabile legata al raggiungimento di obiettivi assegnati all'inizio di ogni anno dal Presidente e vagliati dallo stesso e dall'Organismo indipendente di valutazione della *performance* agli esiti del monitoraggio ⁽⁴⁾.

Con delibera del Comitato di gestione n. 18 del 18 dicembre 2019, la retribuzione variabile è stata rideterminata in euro 45.000 lordi a decorrere dal 2020.

3.2 Pianta organica e consistenza del personale

La pianta organica dell'AdSP definita con delibera del Comitato di gestione n. 13 del 18 dicembre 2017 - approvata e resa esecutiva dal Ministero vigilante con nota n. 2968 del 2

⁽⁴⁾ La parte variabile della retribuzione è stata determinata nella misura massima del 50 per cento di quella prevista per il Presidente dell'AdSP.

febbraio 2018 – prevedeva, per la Segreteria tecnico-operativa, una dotazione di n. 75 unità di personale, oltre il Segretario generale, elevata a n. 81 unità giusta delibera del Comitato di gestione n. 7 del 20 giugno 2019 ⁽⁵⁾.

Con delibera del Comitato di gestione n. 29 dell'8 settembre 2022 è stato disposto l'ulteriore incremento della dotazione organica fino a n. 96 unità, oltre al Segretario generale, in ragione delle nuove esigenze derivanti dall'estensione della competenza dell'AdSP ad ulteriori due scali rispetto ai quattro già in essere nonché dalla gestione delle numerose opere di infrastrutturazione avviate nei porti del *network* e di quelle in corso di finanziamento e di progettazione.

La consistenza numerica del personale in servizio al 31 dicembre 2021 è risultata di 70 unità oltre il Segretario generale.

La tabella seguente evidenzia l'evoluzione della dotazione organica e della consistenza del personale in servizio (escluso il Segretario generale) al termine del 2021, posta a raffronto con l'esercizio precedente.

Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale

Categorie	Organico	Consistenza	
	Del. n. 7 del 20 giugno 2019	Personale al 31-12-2020	Personale al 31-12-2021
Dirigenti	6	4	4
Quadri	16	13	12
Impiegati	59	53	54
TOTALI	81	70	70

Fonte: dati AdSP

L'evoluzione della consistenza effettiva del personale al termine del biennio mostra un rallentamento delle assunzioni, dovuto al blocco delle procedure concorsuali a seguito dell'emergenza pandemica.

Il Piano triennale del fabbisogno di personale per il triennio 2020-2022, approvato con decreto presidenziale n. 226 del 21 febbraio 2020 ed aggiornato con decreto n. 747 del 18 dicembre 2020 per il triennio 2021-2023, prevedeva un incremento della consistenza del personale di n. 7 unità e, quindi, di raggiungere le n. 77 unità in servizio entro il 2021. Obiettivo, questo, non

⁽⁵⁾ Le 6 unità aggiuntive (1 dirigente, 1 quadro e 4 impiegati) sono state assegnate tutte agli uffici del porto di Palermo (lasciando così invariata la dotazione dei restanti porti), al fine di potenziare i settori preposti all'avvio delle nuove opere infrastrutturali e, in particolare, alle attività di monitoraggio e controllo.

raggiunto, considerato che al termine dell'esercizio suddetto le unità in servizio risultano essere sempre n. 70.

In ordine alle misure di contenimento del contagio da Covid-19, con decreto presidenziale n. 318 del 13 marzo 2020 è stato adottato uno specifico regolamento per l'attuazione della modalità di lavoro a distanza (*smart working*).

Con delibere del Comitato di gestione n. 2 del 27 marzo 2018 e n. 10 del 26 aprile 2023, l'AdSP ha approvato, rispettivamente, il regolamento per le assunzioni e le progressioni di carriera ed il regolamento per gli incarichi extraistituzionali al personale.

Con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 29 settembre 2021, l'AdSP ha inteso modificare il predetto regolamento per le assunzioni del personale senza seguire il prescritto *iter* di approvazione da parte del Ministero vigilante. Sul punto, il Mims ha invitato l'Ente ad annullare il provvedimento irritualmente adottato, osservando, nel merito, che la copertura dei posti di livello dirigenziale non può essere effettuata a mezzo di progressioni interne, ma solo con procedure di selezione pubblica a cui devono poter partecipare anche gli esterni all'Amministrazione, non potendo le disposizioni del c.c.n.l. disapplicare i principi generali dell'ordinamento in materia.

Con delibera n. 13 del 20 dicembre 2021, l'AdSP si è conformata alle predette indicazioni.

3.3 Spesa per il personale

Il personale dell'AdSP è inquadrato nel c.c.n.l. dei lavoratori dei porti, sottoscritto in data 15 dicembre 2015, con effetto dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2018, e rinnovato, per la parte economica, in data 30 aprile 2021. Al personale dirigente si applica il c.c.n.l. per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, rinnovato per il periodo 1° gennaio 2019 - 31 dicembre 2023.

La spesa sostenuta per il personale in attività di servizio, pari ad euro 7.267.885 al lordo degli oneri previdenziali, dell'IRAP, degli oneri di quiescenza ed al netto della indennità di vacanza contrattuale nonché della quota di TFR, non rilevata in contabilità finanziaria, rappresenta il 42,44 per cento della spesa corrente (euro 17.123.223)

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

Tabella 3 - Spesa per il personale in servizio (impegni)

	2020	2021	Var. %
Emolumenti e rimborsi spese al Segretario generale	210.964	208.156	-1,33
Emolumenti fissi	2.705.252	2.946.999	8,93
Emolumenti variabili	92.847	108.021	16,34
Indennità e rimborso spese di missione	10.220	2.610	-74,46
Altri oneri per il personale	125.166	156.286	24,86
Spese per l'organizzazione di corsi	8.771	26.735	204,81
Oneri previdenziali, assist. e fiscali a carico dell'Ente	1.720.163	1.860.118	8,13
Oneri della contrattazione decentrata	1.252.525	1.610.476	28,57
Totale	6.125.908	6.919.401	12,95

Fonte: dati di rendiconto gestionale

Nell'esercizio in esame si evidenzia un incremento del 12,95 per cento della spesa per il personale, riferibile, secondo quanto rappresentato dall'Ente:

- all'incidenza del costo per l'intero anno di n. 5 dipendenti assunti nell'ultimo trimestre 2020;
- al riconoscimento dei compensi all'ufficio legale ed all'ufficiale rogante ⁽⁶⁾;
- all'erogazione degli aumenti previsti nel contratto nazionale per l'intero anno e degli aumenti previsti nella contrattazione decentrata nell'ultimo trimestre 2021 ⁽⁷⁾;

⁽⁶⁾ L'AdSP ha precisato, in riscontro a nota istruttoria, che nell'anno 2021 i compensi lordi, per tutti i componenti dell'ufficio legale, relativi alle attività di competenza dell'Avvocatura interna e dell'Ufficiale Rogante - comprensivi degli oneri a carico dell'Ente, dell'IRAP, nonché dell'imposizione fiscale sui redditi delle persone fisiche, incluse le addizioni regionali e comunali - sono stati pari, rispettivamente, ad euro 43.493,00 e ad euro 27.298,00.

L'Ente ha, inoltre, rappresentato che il riconoscimento dei compensi dell'Avvocatura interna ha luogo esclusivamente nell'ipotesi di pronunce giurisdizionali favorevoli all'Autorità, nella misura dell'ottanta per cento del valore minimo delle tabelle approvate con decreto ministeriale 8 marzo 2018, n. 37 e ss.mm.ii., mentre nulla è dovuto nell'ipotesi di provvedimenti sfavorevoli, e che i compensi riconosciuti ai componenti dell'ufficio legale per le attività dell'Ufficiale Rogante sono pari all'ottanta per cento dei diritti di rogito versati dagli operatori economici che intervengono alla stipula degli atti, ulteriormente evidenziando che - in seguito all'erogazione degli stessi - viene proporzionalmente diminuito il premio di raggiungimento obiettivi e/o il premio di produttività spettante al singolo dipendente.

L'AdSP ha precisato, altresì, che il conferimento del patrocinio per la propria difesa in giudizio ad avvocati del libero foro in luogo dell'Avvocatura dello Stato e degli avvocati dell'Ufficio Legale dell'Ente è effettuato in presenza di controversie di elevata complessità o questioni giuridiche di particolare specificità, vertenti su questioni che hanno richiesto competenze altamente specialistiche ovvero per ragioni di continuità difensiva con precedenti gradi di giudizio, di incompatibilità nella difesa da parte degli altri soggetti, nonché di ogni altra situazione congruamente motivata anche con riferimento ai carichi di lavoro.

⁽⁷⁾ L'AdSP ha rappresentato, in riscontro a nota istruttoria, che la delibera del Comitato di gestione n. 10 del 20 luglio 2021, recante l'approvazione dell'accordo per la contrattazione collettiva di secondo livello è divenuta esecutiva in data 9 settembre 2021.

- al riconoscimento della indennità di vacanza contrattuale;
- all'impegno complessivo del premio di produttività di competenza 2021 da erogare l'anno successivo al personale dipendente.

In particolare, l'incremento di spesa ha interessato le voci di bilancio relative agli emolumenti fissi (+8,93 per cento), agli emolumenti variabili (+16,34 per cento), agli oneri previdenziali ed assistenziali (+8,13 per cento), alla contrattazione decentrata (+28,57 per cento) ed agli altri oneri per il personale (+24,86 per cento), nonché alle spese per la formazione del personale stesso (+204,81%).

In riferimento alla corresponsione di compensi all'ufficiale rogante, la Sezione invita i Ministeri vigilanti nonché gli organi di controllo interno, in primo luogo del Collegio dei revisori, a verificare la compatibilità del riconoscimento di tali emolumenti con il principio di omnicomprensività della remunerazione del pubblico dipendente.

Con delibera del Comitato di gestione n. 10 del 20 luglio 2021 è stato approvato l'accordo di secondo livello con decorrenza ottobre/dicembre 2021, la cui incidenza nel bilancio d'esercizio è stata quantificata in euro 55.895, oltre agli oneri riflessi a carico dell'Ente.

In ordine alle modalità di erogazione del premio di produttività, legato al raggiungimento degli obiettivi assegnati al personale, con decreto presidenziale n. 186 del 28 maggio 2021 è stato adottato il Piano della *performance* 2021-2023, al quale sono allegate le schede con gli obiettivi assegnati al Segretario generale, ai Dirigenti ed ai Funzionari apicali. Con decreto presidenziale n. 118 del 29 aprile 2022 è stata approvata la relazione sulla *performance* 2021, in cui si è dato conto degli obiettivi raggiunti.

Al riguardo, va evidenziato che l'AdSP è ancora dotata di un Sistema di misurazione e valutazione della *performance* a carattere sperimentale, approvato con delibera del Comitato di gestione n. 7 del 20 aprile 2018, successivamente rielaborato ed aggiornato con delibera n. 1 del 5 marzo 2020, finalizzata all'ampliamento dei soggetti partecipanti alla valutazione della *performance* dei dipendenti, in conformità alle indicazioni emanate in argomento dal Dipartimento della funzione pubblica con le linee guida n. 4 del novembre 2019 e n. 5 del dicembre 2019.

Con delibera n. 16 del 20 gennaio 2022, il Comitato di gestione ha proceduto ad una ulteriore revisione del sistema di valutazione, che ha portato alla introduzione di una maggiore

gradualità della valutazione, espressa in termini percentuali rispetto al grado di raggiungimento degli obiettivi, ciò al fine di attribuire un più ampio margine di discrezionalità al soggetto valutatore.

Con delibere n. 15 del 29 maggio 2023 e n. 4 del 29 febbraio 2024, il Comitato di gestione ha approvato l'aggiornamento del sistema di valutazione della *performance* rispettivamente per l'anno 2023 e per l'anno 2024. Anche in quest'ultima versione è rimasta ferma la valutazione in percentuale (5%) dei comportamenti organizzativi da parte degli *stakeholders*.

Nei testi approvati, l'Autorità ha assicurato che il sistema di valutazione è strutturato in modo da rappresentare il livello di *performance* atteso e quello effettivamente realizzato, consentendo di cogliere le cause degli scostamenti delle *performance* organizzative ed individuali e le conseguenti responsabilità dei diversi attori coinvolti.

La tabella che segue evidenzia i premi di produttività spettanti al personale nel 2021, raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 4 - Premi di produttività

Qualifica	PREMI 2020 (pagati nel 2021)			PREMI 2021 (pagati nel 2022)			Scostamento 2021/2020
	Unità in servizio	Premio unitario medio	Importo totale	Unità in servizio	Premio unitario medio	Importo totale	
Impiegati	53	5.867	310.942	54	7.844	423.559	-36,21 %
Quadri	14 (*)	14.975	209.649	12	17.928	215.133	2,61 %
Dirigenti	4	32.986	131.945	4	38.810	155.241	17,65 %
Totale	71	9.191	652.536	70	11.342	793.933	21,66%
Segretario generale	1	45.000	45.000	1	45.000	45.000	0
Totale generale	72	9.688	697.536	71	11.816	838.933	20,27%

(*) Comprensivo di una unità collocata in quiescenza nel corso del 2021

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati Ente

La tabella che segue evidenzia i valori del costo unitario medio del personale per l'esercizio 2021, raffrontato con quello del 2020.

Ai fini della sua determinazione, si è tenuto conto anche delle retribuzioni del Segretario generale e della Segreteria tecnico-operativa, inclusa la quota di accantonamento al fondo per il TFR ed al fondo di previdenza integrativa.

Al complessivo incremento dei costi per il personale corrisponde l'aumento del costo medio unitario, passato da euro 91,07 migliaia del 2020 ad euro 103,81 migliaia nel 2021.

Tabella 5 - Costo unitario medio del personale*(in migliaia di euro)*

2020			2021		
Costo globale	Unità di personale	Costo medio individuale	Costo globale	Unità di personale	Costo medio individuale
6.375	70	91,07	7.267	70	103,81

Fonte: relazione illustrativa al conto di bilancio per l'esercizio 2021 dell'AdSP

Il costo medio individuale - escluso il Segretario generale - è pari, in valore assoluto, a 103,81 migliaia di euro (7.267/70) e risulta in aumento del 13,98 per cento rispetto al 2020.

Tale costo appare notevole anche a confronto con il costo medio di altre Autorità di sistema portuale.

Al riguardo, si invitano l'Ente ed il Collegio dei revisori dei conti ad effettuare approfondimenti volti ad accertare le ragioni che giustificano un così elevato costo medio di personale.

Non risultano conferiti, nell'esercizio in esame, incarichi di studio o di consulenza a soggetti estranei all'amministrazione.

L'AdSP ha aggiornato il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (Ptpct) per il triennio 2021-2023 con decreto n. 93 del 22 marzo 2021.

Il Responsabile della prevenzione, della corruzione e della trasparenza è stato nominato nella persona del Segretario generale in carica, con decreto presidenziale n. 484 del 10 dicembre 2018. Con decreto presidenziale n. 306 del 26 ottobre 2022, l'incarico di Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza è stato conferito - per un triennio decorrente dal 27 ottobre 2022 - al Dirigente dell'Area monitoraggio e controllo. L'attribuzione dell'incarico suddetto al Dirigente dell'Area monitoraggio e controllo, in luogo del Segretario generale, appare maggiormente in linea ai principi delineati, in merito, dall'Anac.

In una prospettiva di semplificazione ed integrazione degli adempimenti programmatori a carico degli enti, l'art. 6 del d.l. 9 giugno 2021, n. 80, recante *"Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia"*, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, ha introdotto un documento unico di programmazione volto ad assorbire, tra gli altri, il piano triennale dei fabbisogni, il piano

triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza, il piano della *performance*, il piano organizzativo del lavoro agile e quello della parità di genere.

Il nuovo Piano integrato di attività e di organizzazione (Piao), anch'esso di durata triennale ed aggiornato annualmente, deve essere adottato, in sede di prima applicazione, entro il 30 giugno 2022 e, successivamente, entro il 31 gennaio di ogni anno.

Il regolamento che definisce i contenuti e lo schema tipo del Piao è stato adottato con decreto del Ministro per la pubblica amministrazione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 30 giugno 2022, n. 132, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 209 in data 7 settembre 2022.

Con deliberazione del Comitato di gestione n. 19 in data 29 aprile 2022, l'AdSP ha adottato il Piano per il triennio 2022-2024, aggiornato per il triennio 2023-2025 giusta deliberazione del Comitato di gestione n. 1 del 31 gennaio 2023 e, per il successivo triennio 2024-2026, con deliberazione del Comitato di gestione n. 1 del 2 febbraio 2024.

4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE DELLE OPERE PORTUALI

L'attività programmatica dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ruota intorno a quattro atti di indirizzo fondamentali, previsti dalla l. n. 84 del 1994, come modificata dal richiamato d.l. n. 121 del 2021:

- il Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss), strumento di raccordo sistematico (in luogo del non più previsto Piano regolatore di sistema portuale) volto a delimitare gli ambiti portuali e a definire l'assetto complessivo e la destinazione d'uso delle aree del porto;
- il Piano regolatore portuale (Prp), strumento attuativo della pianificazione delle aree portuali e retroportuali delimitate dal Dpss, con la funzione di specificare le caratteristiche e la destinazione funzionale delle stesse, nonché i beni sottoposti a vincolo preordinato all'esproprio;
- il Piano operativo triennale (Pot), che, sulla base del Dpss, individua le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle;
- il Programma triennale delle opere (Pto), che indica, ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, tempi e risorse destinate ai lavori da eseguire.

4.1 Documento di programmazione strategica di sistema

La programmazione del sistema portuale assume come base di riferimento il Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss), che deve essere predisposto in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica, con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali.

Al Dpss è demandato il compito di definire gli obiettivi di sviluppo del sistema portuale, perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali, retro-portuali e di interazione porto-città e individuare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio (di tipo viario e ferroviario) con i singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano.

Per favorire l'integrazione dei distinti piani regolatori portuali in una effettiva pianificazione di sistema, l'art. 5 della l. n. 84 del 1994, come novellato dalla legge n. 156 del 2021, ha concepito

il Dpss come strumento di condivisione, tra AdSP, comuni e regione interessata, degli elementi essenziali per lo sviluppo del territorio (quali obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali), ciò al fine di creare le condizioni per favorire l'armonico assetto infrastrutturale dei porti del sistema ed il loro miglior uso, in vista di un ampliamento dei traffici portuali. Ai piani regolatori dei singoli porti è demandato, poi, il compito di entrare nel merito delle scelte tecniche e di tradurre i principi condivisi nel Dpss in articolati tecnici ed elaborati grafici.

Il Dpss - formalmente adottato dal Comitato di gestione con delibera n. 12 del 20 dicembre 2021 - ha ottenuto il parere dei comuni territorialmente interessati (Palermo e Termini Imerese) e quello della Regione siciliana con deliberazione n. 251 del 17 maggio 2022, ed è stato approvato dal Ministero dei trasporti con d.m. n. 405 del 22 dicembre 2022.

Le strategie adottate dal Dpss in tema di infrastrutture attengono al:

- potenziamento delle dinamiche commerciali, da conseguire attraverso il completamento dei moli e delle banchine, il ripristino dei fondali e una migliore distribuzione degli spazi e dell'edilizia da asservire;
- incremento del traffico crocieristico, da favorire attraverso la realizzazione di *terminal* dedicati e il potenziamento dei servizi di qualità;
- miglioramento del rapporto città-porto, con progetti di qualità urbana intesi alla integrazione degli spazi urbano-portuali con la città;
- potenziamento della cantieristica, da conseguire attraverso l'efficientamento delle attività industriali con banchine dedicate e un bacino di carenaggio nel porto di Palermo;
- ammodernamento delle infrastrutture e degli impianti portuali;
- attuazione di sistemi di efficientamento energetico da fonti rinnovabili.

Tra gli interventi di collegamento viario ritenuti strategici per aumentare l'attrattività degli scali siciliani figurano i quattro itinerari portanti necessari per soddisfare le esigenze di spostamento tra i principali poli generatori ed attrattori di traffico presenti nel territorio e i porti afferenti all'AdSP (collegamenti Agrigento-Caltanissetta, Trapani-Mazara del Vallo, Palermo-Agrigento e Gela-Castelvetrano).

Gli obiettivi strategici declinati nel documento prevedono: per il porto di Palermo, la realizzazione di un polo crocieristico, in vista del potenziamento dell'accessibilità viaria e

ferroviaria di ultimo miglio; per il porto di Termini Imerese, la realizzazione di piattaforme interportuali ed il rafforzamento del legame con l'area industriale e logistica ad est della città, in funzione strategica di nuova porta commerciale dell'area interna Madonie e di piattaforma logistica della parte occidentale dell'isola; per il porto di Trapani, la specializzazione come scalo di connessione con le isole Egadi e con l'Africa sub-sahariana, nonché la funzione di porta commerciale del sistema agricolo del trapanese e del Belice; infine, per lo scalo di Porto Empedocle, porta turistica della Valle dei Templi e porta commerciale dell'area interna Terre Sicane, gli interventi previsti riguarderanno, principalmente, l'impianto di rifornimento e deposito di gas naturale liquido (GNL).

I progetti c.d. "*bandiera*" per l'integrazione porto-città sono rappresentati, per il porto di Palermo, dalla riqualificazione del molo trapezoidale e dalla realizzazione dell'area di interfaccia, del nuovo *terminal* c.d. Ro-Ro ⁽⁸⁾ e del nuovo *terminal* crociere. Per il porto di Trapani, è invece essenziale riprogettare il *waterfront* storico, dedicato alla crocieristica, ai passeggeri e alle funzioni urbano-portuali.

Quanto ai piani regolatori portuali, il Porto di Palermo era dotato di un Piano aggiornato al 2008 al quale ha fatto seguito l'adozione - all'esito di un *iter* decennale - del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) approvato in via definitiva dalla Regione siciliana con decreto d.g. n. 100 del 30 luglio 2018, recante la prospettazione di una ridefinizione degli spazi portuali e della conseguente riorganizzazione delle funzioni ivi presenti. Nell'ambito della relativa pianificazione, il Comitato di gestione ha adottato - con delibera n. 14 del 17 novembre 2020 - l'adeguamento tecnico funzionale (ATF) di cui all'art. 5, c. 5 della l. n. 84 del 1994 e ss.mm.ii. relativo al progetto di messa in sicurezza dell'Area Fincantieri - Realizzazione Asse viario di collegamento Molo Nord Banchina Quattroventi, sottoposto al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici che lo ha esitato positivamente con parere n. 11/2021 reso nelle adunanze del 17 marzo e del 23 giugno 2021.

Il P.R.P. del Porto di Termini Imerese risale al 2004, e l'AdSP sta ultimando la predisposizione del nuovo piano regolatore portuale, per il quale è stata già attivata la procedura ambientale di Scoping VAS sulla base di un Rapporto preliminare trasmesso ai Soggetti competenti in

⁽⁸⁾ *Terminal* dedicato alle navi traghetto per trasporto di autoveicoli, i quali entrano ed escono con i propri mezzi senza l'ausilio di gru o elevatori (*roll-on/roll-off*).

materiale ambientale (SCA) il 21 novembre 2023. Inoltre, con delibera n. 21 del 21 luglio 2023, l'AdSP ha approvato l'adeguamento tecnico-funzionale dello scalo in questione.

Secondo quanto riferito dal Pot 2023-2025, i Prp di Trapani e Porto Empedocle sono più risalenti e obsoleti, siccome incentrati sulle sole esigenze di natura idraulico/marittima e privi di una aggiornata pianificazione delle scelte strategiche articolate in ambiti, sotto-ambiti, aree funzionali ed edilizia asservente.

L'AdSP prevede di avviare - per entrambi i porti - la redazione di nuovi piani regolatori portuali.

4.2 Piano operativo triennale

L'art. 9, c. 5, lett. b), della legge n. 84 del 1994, come novellato dall'art. 6 del d.lgs. n. 232 del 2017, prescrive la stesura, per l'insieme degli scali portuali dell'AdSP, di un Piano operativo triennale (Pot), da aggiornare annualmente in coerenza con i Piani regolatori portuali.

Il Piano individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche, sulla base delle risorse finanziarie disponibili e secondo un ordine di priorità che dà conto del diverso livello di interesse e di urgenza che l'Autorità assegna a ciascun intervento.

Con delibera del Comitato di gestione n. 17 del 18 dicembre 2019 è stato approvato il Pot relativo al periodo 2020-2022, che focalizza lo scenario delle azioni realizzabili entro il periodo di riferimento per portare a compimento gli obiettivi di adeguamento infrastrutturale pianificati.

Il Piano è stato successivamente aggiornato con delibera n. 18 del 17 dicembre 2020 e con delibera n. 10 del 20 dicembre 2021.

Per quanto attiene all'adeguamento infrastrutturale, in data 16 febbraio 2021, è stato siglato l'atto di convenzione per la concessione di lavori e servizi finalizzati alla realizzazione di interventi di efficientamento tecnologico ed energetico delle aree portuali di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle.

Con la formula della finanza di progetto per la durata di 22 anni, sono stati proposti nuovi sistemi di videosorveglianza, piattaforme digitali interattive, impianti fotovoltaici, gruppi elettrogeni e più efficienti punti luce. Nel corso dell'annualità, il concessionario ha prodotto il progetto definitivo, il cui *iter* approvativo si è concluso a seguito di osservazioni e correttivi,

per passare velocemente al successivo *step* di maturità progettuale e avviare i lavori entro il primo semestre del 2022.

Il Pot 2020-2022 individua come prioritari per tutti i porti del sistema la realizzazione dei dragaggi del fondale marino ed il consolidamento delle banchine per accogliere le navi da crociera e le *portacontainer* di ultima generazione. A questi si aggiungono gli interventi rivolti alle città, che riguardano gli impianti di *security*, il recupero dei porticcioli che insistono sulle borgate marinare (come nel caso di Sant'Erasmo a Palermo) e la dotazione nei porti di Palermo e Porto Empedocle di nuovi *terminal* per l'accoglienza dei passeggeri (come fatto a Trapani con il "*Fast Ferry Terminal*").

Con delibera del Comitato di gestione n. 38 del 5 dicembre 2022 è stato approvato il Pot relativo al triennio 2023-2025, aggiornato con delibera n. 27 del 12 dicembre 2023.

4.3 Programma triennale delle opere pubbliche

Ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016, l'AdSP è tenuta a predisporre il Programma triennale delle opere pubbliche (Pto) e l'elenco annuale dei lavori, compilato sulla base degli schemi-tipo di cui al d.m. 16 gennaio 2018, n. 14.

La programmazione triennale ed i relativi aggiornamenti annuali, effettuati nel rispetto del Piano operativo triennale ed in coerenza con la programmazione di bilancio e le relative coperture finanziarie, costituiscono lo strumento operativo di realizzazione delle opere. I nuovi interventi inseriti in programma sono, infatti, quelli di cui si ipotizza l'avvio e dei quali esiste almeno uno studio di fattibilità.

Con delibera n. 15 del 17 novembre 2020, il Comitato di gestione ha approvato il Programma triennale delle opere 2021-2023, successivamente aggiornato con delibera n. 7 del 30 aprile 2021 e con delibera n. 5 del 27 ottobre 2021.

Con delibera n. 6 del 27 ottobre 2021, è stato approvato il Pto 2022-2024, aggiornato con delibera n. 34 del 20 ottobre 2022.

Con delibera n. 35 del 20 ottobre 2022, è stato approvato il Pto 2023-2025, aggiornato con delibera n. 20 del 21 luglio 2023 e con delibera n. 25 del 26 ottobre 2023.

Il Pto 2024-2026 è stato approvato con delibera n. 26 del 26 ottobre 2023.

Nell'anno 2021, il Pto prevedeva in origine l'avvio di plurimi interventi infrastrutturali per uno

stanziamento annuo di complessivi di 35,5 milioni finanziato con risorse essenzialmente a destinazione vincolata ⁽⁹⁾).

La programmazione suddetta ha ricevuto - in sede di primo aggiornamento con delibera n. 7 del 30 aprile 2021 - un'integrazione mediante la riproposizione di interventi già previsti nel Programma 2020-2022 ed il cui impegno di spesa non era stato formalizzato entro il dicembre 2020, nonché con l'inserimento di nuovi interventi in ragione di una programmazione resasi necessaria dopo l'approvazione del Programma per il triennio 2021-2023 e con la variazione degli importi di interventi già inseriti, per un aumento della spesa riferibile all'esercizio in esame pari a complessivi euro 144.281.864.

Nel secondo aggiornamento - approvato con delibera n. 5 del 27 ottobre 2021 - l'AdSP ha provveduto alla modifica della descrizione e degli importi complessivi degli interventi già inseriti in programmazione in seguito all'assegnazione di nuove risorse esterne all'Ente, nonché all'azzeramento della previsione di spesa di interventi programmati nell'anno 2021 ed al differimento della spesa all'annualità 2022 per esigenze connesse alla disponibilità finanziaria nonché all'assestamento degli importi di interventi già inseriti in programmazione per il conseguimento del ribasso d'asta ovvero per un diverso fabbisogno ed alla cancellazione, per mutate esigenze dell'amministrazione, di taluni interventi previsti in occasione del precedente aggiornamento della programmazione triennale 2021-2023, con riduzione della previsione di spesa per l'esercizio in esame per complessivi euro 151.230.163.

L'esame comparativo dei Programmi delle opere elaborati per i trienni 2021-2023, 2022-2024, 2023-2025 e 2024-2026 denota l'incremento - dal primo al secondo triennio - delle risorse disponibili in ragione, principalmente, delle sopravvenute risorse complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano Nazionale Complementare (PNC), nell'ambito dei quali sono previsti investimenti per complessivi 226 milioni.

La tabella seguente pone a raffronto le diverse tipologie di entrate complessivamente disponibili nell'arco temporale di validità di ciascuno dei quattro Pto più recenti.

⁽⁹⁾ Tra gli interventi in questione si segnalano, in particolare, l'adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine V. Veneto Sud e S. Lucia Sud nel porto di Palermo, gli studi e la progettazione dei lavori di rettifica della banchina Garibaldi del porto di Trapani, i lavori di rimozione della Diga Ronciglio ed il dragaggio relative aree presso il porto di Trapani, il Nuovo Terminal Crociere Molo a T del porto di Trapani, gli studi, le indagini ed i lavori per il consolidamento e l'adeguamento antisismico del vecchio molo Ronciglio del porto di Trapani, la caratterizzazione dei sedimenti per i lavori di dragaggio dello scalo di Porto Empedocle ed i lavori di banchinamento del molo Crispi presso lo scalo di Porto Empedocle, per uno stanziamento complessivo di 29,9 milioni.

Tabella 6 - Programma triennale opere pubbliche - Quadro risorse disponibili

Tipologia risorse	Pto 2021-2023	Pto 2022-2024	Pto 2023-2025	Pto 2022-2024
Entrate con destinazione vincolata	485.344.501	564.913.849	420.611.744	638.311.844
Entrate per contrazione mutui			13.300.000	13.300.000
Entrate da capitali privati				
Stanziamenti di bilancio	5.386.501	15.268.976	32.584.535	20.991.329
Totale	490.731.002	580.182.825	466.460.279	672.603.073

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

Oltre la metà delle risorse disponibili nel Pto 2021-2023 sono state destinate alle opere del porto di Palermo.

Nei Pto successivi la distribuzione delle risorse segna una inversione di tendenza, in quanto nel triennio 2022-2024 crescono i finanziamenti per i porti di Trapani e di Porto Empedocle, che si dividono oltre la metà delle risorse complessive, mentre nel triennio 2023-2025 si rileva una significativa contrazione dei finanziamenti per il porto di Palermo nonché l'assegnazione di maggiori risorse ai porti di Gela e Licata.

Tale inversione di tendenza non trova conferma nel triennio 2024-2026, caratterizzato da un incremento degli stanziamenti per lo scalo palermitano.

Nel 2021, i lavori di escavo per il ripristino dei fondali del canale di ingresso del bacino Crispi n. 3 ed il connesso rifiorimento della mantellata foranea della diga industriale sono stati eseguiti per il 90 per cento, percentuale rimasta invariata fino alla fine del 2022.

Come indicato nella relazione annuale per l'esercizio 2021, all'esito dell'ultimazione dell'intervento di consolidamento e messa in sicurezza statica del bacino di carenaggio da 150.000 t.p.l. ⁽¹⁰⁾ è proseguita l'attività relativa alle due opere commissariate costituite dal completamento del secondo lotto funzionale del bacino di carenaggio suddetto e dalla messa in sicurezza dello stesso, per le quali nel corso del 2021 sono stati redatti, rispettivamente, il progetto definitivo ed il progetto di fattibilità tecnico-economica, mentre nel 2022 sono state avviate le procedure di gara. I lavori di riqualificazione del Molo Trapezoidale (euro 30,5 milioni, finanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione) hanno raggiunto, alla fine del 2022, una percentuale di esecuzione del 73 per cento.

Sempre in relazione al porto di Palermo, nel corso del 2021 erano in fase di progettazione i lavori di rifacimento linee elettriche in bassa tensione e di adeguamento dell'impianto elettrico

⁽¹⁰⁾ Tonnellaggio di portata lorda, intesa come capacità di carico trasportabile.

esistente nonché gli interventi di adeguamento della viabilità portuale e di accesso al porto ed era in fase di verifica il progetto esecutivo per la riqualificazione del porto di Sant'Erasmus mentre era eseguito al 90 per cento l'intervento di rifunionalizzazione idraulica del canale emissario e opere connesse, erano eseguite al 30 per cento le opere di messa in sicurezza del porto di Sant'Erasmus, erano eseguiti al 60 per cento gli interventi di manutenzione straordinaria delle aree di pertinenza, degli edifici e degli impianti Portuali. Quanto al primo stralcio dell'intervento di adeguamento e di messa in sicurezza statica delle banchine Vittorio Veneto Sud e Santa Lucia Sud, era stata effettuata la consegna dei lavori.

Con riguardo alle grandi opere infrastrutturali programmate per il porto di Termini Imerese, i lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto sono stati eseguiti nel corso del 2021 per il 90 per cento ed hanno raggiunto alla fine del 2022 una percentuale di realizzazione del 95 per cento, mentre i lavori di completamento del molo sottoflutto realizzati al 25 per cento nel 2021 hanno raggiunto, alla fine del 2022, una percentuale dell'80 per cento. Inoltre, nel 2022 sono stati interamente eseguiti i lavori di cui al secondo stralcio di completamento rifiorimento della mantellata della diga foranea, realizzati al 57 per cento alla fine del 2021.

Nell'esercizio in esame è stato approvato il progetto esecutivo per la rettifica della banchina di riva del molo sottoflutto ed era in corso la verifica del progetto esecutivo per il piazzale in testa al prolungamento della diga di sottoflutto che nel 2022 ha raggiunto una percentuale di realizzazione del 10 per cento.

Quanto al dragaggio del porto a quota -10,00 m, alla consegna parziale dei lavori effettuata nel 2021 hanno fatto seguito la consegna definitiva e l'avvio delle opere realizzate per il 7 per cento alla fine del 2022.

A tali opere si aggiungono i lavori di manutenzione straordinaria delle aree di pertinenza degli edifici ed impianti portuali.

Per il porto di Trapani, i lavori di dragaggio dei fondali vedevano in corso, al termine del 2021, la verifica del progetto esecutivo, mentre alla fine del 2022 è stata effettuata la consegna parziale dei lavori.

Deve, inoltre, segnalarsi l'integrale esecuzione, nel 2021, degli interventi manutentivi per il porto e dei lavori di *restyling* della stazione marittima, mentre erano ancora in fase progettuale i lavori di rimozione della diga Ronciglio e di dragaggio delle relative aree, nonché i lavori di

realizzazione del nuovo *terminal* crociere molo a T e di consolidamento ed adeguamento antisismico del vecchio molo Ronciglio e della banchina di Riva.

Del pari in fase di progettazione era il concorso di idee per acquisizione proposte progettuali per la rigenerazione del *waterfront* storico del porto, mentre era in corso la gara per l'affidamento dei lavori di consolidamento ed adeguamento sismico della banchina di levante e della testata del molo Sanità.

Per quanto attiene alle opere da realizzare presso lo scalo di Porto Empedocle, nell'esercizio 2021 erano in fase di progettazione i lavori di dragaggio del porto e quelli di demolizione, recinzione, riqualificazione e bonifica dell'area in località Salsetto mentre erano in corso le gare per l'affidamento della progettazione relativa ai lavori di banchinamento del molo Crispi SO e del nuovo *terminal purpose* con *restyling* e adeguamento funzionale degli edifici demaniali nonché per l'affidamento dei lavori di demolizione dell'ex ufficio leva e di sistemazione del piazzale. I lavori di manutenzione oggetto del contratto-quadro - realizzati al 40 per cento - sarebbero stati completati alla fine dell'esercizio successivo.

4.3.1 Interventi infrastrutturali finanziati dal PNRR e dal PNC

L'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale partecipa direttamente alla realizzazione di 12 progetti finanziati con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) ⁽¹¹⁾.

I primi 9 progetti rientrano nel programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale, sinergici e complementari al PNRR, finanziati con le risorse del fondo PNC stanziato dal decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, per complessivi 2.860 milioni, di cui 190 milioni assegnati all'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, come previsto dal decreto del Mims n. 330 del 13 agosto 2021 ⁽¹²⁾, per un importo pari al 6,6 per cento delle risorse complessivamente destinate al settore portuale.

⁽¹¹⁾ Il Piano nazionale di ripresa e resilienza è stato approvato con decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021 ed è regolato dalle disposizioni attuative recate dal decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113.

Il PNRR si sviluppa intorno a tre assi strategici condivisi a livello europeo: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale. Il Piano si articola in sei Missioni, coerenti con i 6 pilastri del Next Generation EU, che raggruppano 16 Componenti.

⁽¹²⁾ Il decreto n. 330 del 13 agosto 2021 ha inoltre affidato alla Regione Sicilia l'intervento riguardante l'elettrificazione delle banchine per il porto di Gela (importo previsto 1,5 milioni).

Con i decreti ministeriali n. 390 del 17 novembre 2021 e n. 411 del 23 novembre 2021, sono stati approvati gli accordi procedimentali n. 32174/2021 e n. 32175/2021 disciplinanti le modalità di erogazione, monitoraggio e rendicontazione dei finanziamenti assegnati all'AdSP del Mare Sicilia Occidentale per gli interventi suddetti.

Con riferimento ai progetti finanziati dalla misura M3-C2 ⁽¹³⁾ del d.l. n. 59 del 2021, cinque di questi mirano allo *“Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici”*, perseguendo l'incremento della capacità portuale attraverso il consolidamento delle banchine ed il dragaggio dei fondali (per un finanziamento di complessivi 143 mln), mentre gli ulteriori quattro progetti attengono alla *“Elettrificazione delle banchine (cold ironing)”* a servizio delle banchine degli scali di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle (per un finanziamento complessivo di 47 mln).

Gli altri 4 progetti sono finanziati dalla misura M5-C3 ⁽¹⁴⁾ del PNRR, che destina ulteriori 630 milioni per investimenti infrastrutturali volti a favorire la competitività e lo sviluppo economico delle aree Zes attraverso il collegamento delle aree portuali ed industriali con la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale facente parte delle principali reti di trasporto.

In relazione a tali investimenti, con decreto interministeriale n. 492 del 3 dicembre 2021 sono stati assegnati all'AdSP due interventi infrastrutturali riguardanti il porto di Termini Imerese, per complessivi 39 milioni ⁽¹⁵⁾. In relazione al primo intervento, con nota del MIT - Unità di missione del 29 dicembre 2023 (prot. n. 4598_29/12/2023) è stata comunicata l'adozione - in riferimento all'investimento M5C3-Inv.1.4 *“Investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali”* (ZES) - di una proroga dei termini per il raggiungimento del *target* intermedio (M5C3-12) fissato al 30 giugno 2024 per l'inizio dei lavori, fermo l'obiettivo fissato dal *target* finale (M5C3-13) del 30 giugno 2026 per il completamento degli interventi previsti dalla Misura.

In relazione al secondo intervento - denominato *“Completamento Infrastruttura Termini Imerese: Recupero e sistemazione area da destinare alla Logistica”* e per il quale era previsto un costo di 3 mln - l'Ente ha rappresentato, in riscontro a richiesta istruttoria, che lo stesso non è stato avviato e risulta eliminato dal vigente Programma triennale delle opere pubbliche, in ragione

⁽¹³⁾ Missione 3 (Infrastrutture per la mobilità sostenibile), componente 2 (Intermodalità e logistica integrata).

⁽¹⁴⁾ Missione 5 (Inclusione e coesione), componente 3 (Interventi speciali per la coesione territoriale).

⁽¹⁵⁾ Il decreto n. 492 del 3 dicembre 2021 ha inoltre affidato all'Autorità di governo della ZES Sicilia Occidentale l'intervento previsto dall'allegato 2 riguardante il potenziamento dei collegamenti di *“ultimo miglio”* del porto di Trapani con la relativa area industriale (importo previsto 17,8 milioni).

dell'esito negativo della procedura per la modifica dell'oggetto e della denominazione in *"Realizzazione di un Terminal Passeggeri sulla banchina di Riva nel Porto di Termini Imerese"* con conseguente mancata sottoscrizione dell'atto d'obbligo connesso al finanziamento assentito con il decreto interministeriale n. 492 del 3 dicembre 2021.

La tabella seguente sintetizza lo stato di avanzamento finanziario dei n. 12 progetti in corso di attuazione, quale rappresentato dall'Ente in sede di monitoraggio di questa Sezione.

Tabella 7 - Progetti PNRR - (situazione al 31 dicembre 2023)

CUP - Denominazione	Missione (M) - Componente (C)	Costo previsto (e quota da PNRR-PNC)	Somme ricevute (e quota su PNRR-PNC)	Somme pagate	Stato di avanzamento e fase del progetto	Obiettivo al 31.12.2023
I71J19000050005 - Adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine Vittorio Veneto sud e Santa Lucia sud	M3 - C2	30.000.000 (30.000.000)	20.816.320 (20.816.320)	28.074.328	Avviato - Interv. quasi concluso	Raggiunto
I71J19000030005 - Consolidamento banchina sud molo Piave	M3 - C2	17.200.000 (15.000.000)	10.573.174 (10.408.157)	4.063.230	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunto
I71J19000020005 - Consolid.to molo sopraflutto Acquasanta	M3 - C2	18.500.000 (12.000.000)	10.726.525 (8.326.525)	51.332	Avviato - Consegna lavori	Raggiunto
I71J19000040005 - Completam.to molo foraneo porto Arenella	M3 - C2	21.790.290 (19.000.000)	13.183.667 (13.183.667)	426.913,12	Avviato - Aggiudicato	Raggiunto
I94D19000000005 - Lavori di dragaggio dell'avamposto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio	M3 - C2	67.500.000 (67.000.000)	46.989.790 (46.489.790)	18.073.561	Avviato - In corso di esecuzione	Raggiunto
I79J21002560001 - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale	M3 - C2	32.000.000 (32.000.000)	18.471.642 (18.471.642)	6.438	Avviato - Verif. docum. offerte	Raggiunto
I99J21002610001 - Green Port	M3 - C2	6.429.092 (6.000.000)	3.463.428 (3.463.428)	192.330	Avviato - Aggiudicato appalt. integr.	Raggiunto

I69J21002160001 - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale	M3 - C2	6.394.844,03 (6.000.000)	3.463.428 (3.463.428)	155.660	Avviato - Aggiudicato appalt. integr.	Raggiunto
I49J21002700001 - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale	M3 - C2	3.728.379 (3.000.000)	1.731.711 (1.731.711)	130.556	Avviato - Aggiudicato appalt. integr.	Raggiunto
I67F21000030006 - Porto di Termini Imerese - Piattaforma Logistica Intermodale - Infrastrutture per la logistica nautica da diporto molo sottoflutto	M5 - C3	15.660.000 (14.000.000)	1.400.000 (1.400.000)	-	Avviato - Bando	-
I67F21000020006 - Porto di Termini Imerese - Piattaforma Logistica Intermodale - Area tecnica a supporto della nautica da diporto	M5 - C3	14.000.000 (14.000.000)	1.400.000 (1.400.000)	35.949	Avviato - Bando	-
I67F21000010006 - Porto di Termini Imerese - Piattaforma Logistica Intermodale - Rafforzamento terminal contenitori	M5 - C3	8.000.000 (8.000.000)	800.000 (800.000)	79.165	Avviato - Bando	-
Totale		241.202.606 (226.000.000)	133.019.685 (129.954.668)	51.289.462		

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL SISTEMA PORTUALE

5.1 Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo

L'iter per il rilascio, la sospensione, la revoca ed il rinnovo delle autorizzazioni relative all'esercizio di operazioni e servizi portuali complementari o accessori alla movimentazione delle merci è disciplinato da un regolamento interno adottato con ordinanza presidenziale n. 5 del 17 aprile 2018 e modificato con ordinanze n. 2 del 26 febbraio 2019 e n. 20 del 28 settembre 2023. Tale provvedimento, reso previo parere del Comitato di gestione e delle Commissioni consultive di ciascuno dei quattro porti del sistema, è diretto ad uniformare la materia in tutti i porti dell'AdSP, con salvezza delle istanze presentate anteriormente alla sua data di emanazione per le quali opera un regime transitorio speciale.

Alle imprese portuali autorizzate ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84 del 1994, l'AdSP rilascia, altresì, titoli concessori per la disponibilità in uso delle aree demaniali presenti nell'ambito portuale.

Per gli usi diversi dalle operazioni previste dall'art. 18 della l. n. 84 del 1994, l'occupazione temporanea delle aree demaniali può essere concessa, ai sensi dell'art. 36 del Codice della navigazione, previa corresponsione anticipata di un canone commisurato alla tipologia ed alla durata della concessione.

Le concessioni di durata non superiore al quadriennio, che non importino impianti di difficile rimozione, sono adottate dall'AdSP con licenza, negli altri casi con atto formale.

L'utilizzo di aree e/o beni demaniali marittimi per esigenze temporanee relative ad ogni altra finalità ritenuta meritevole dall'AdSP è disciplinato con regolamento, adottato con decreto n. 79 del 4 ottobre 2017.

Per le concessioni di beni demaniali vige, a far data dal 1° gennaio 2019, anche il regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'AdSP, approvato con decreto del Presidente n. 509 del 21 dicembre 2018 e successivamente modificato con decreti presidenziali n. 340 del 10 maggio 2019, n. 22 del 1° febbraio 2021, n. 387 del 30 dicembre 2021, n. 390 del 20 dicembre 2022, n. 483 del 29 dicembre 2023.

Il regolamento prevede l'affidamento delle concessioni demaniali marittime sia con procedimenti ad istanza di parte sia con procedura aperta ad iniziativa dell'AdSP. Anche nella prima ipotesi, l'Ente assicura di avviare, comunque, un confronto competitivo nell'ambito del

quale l'istanza avanzata dall'aspirante concessionario viene pubblicata al fine di consentire l'eventuale presentazione di domande concorrenti ovvero mere osservazioni/opposizioni che vengono valutate dalla Commissione istruttoria nominata con delibera del Presidente dell'AdSP.

In ordine alle menzionate modalità di affidamento delle aree e dei beni del demanio marittimo, è intervenuto l'art. 5 della legge 5 agosto 2022, n. 118 (in vigore dal 27 agosto 2022), il quale, sostituendo l'art. 18 della l. 84 del 1994, prevede l'emanazione, entro novanta giorni dalla data della sua entrata in vigore, di un decreto del Mit, di concerto con il Mef, che definisca i criteri per l'assegnazione delle concessioni di aree demaniali e banchine per l'espletamento delle operazioni portuali nonché di opere collocate a mare, la loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, le modalità di rinnovo e i limiti dei canoni a carico dei concessionari, nel rispetto del principio di concorrenza.

Il Mit di concerto con il Mef ha dettato la nuova disciplina per le concessioni demaniali di aree e banchine, con decreto del 28 dicembre 2022, n. 202, entrato in vigore dal 15 gennaio 2023, recante il "*Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine*", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 305 del 31 dicembre 2022.

In base al detto regolamento:

- il rilascio di concessione demaniale in ambito portuale avviene sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a seguito di istanza di parte e previa valutazione della stessa, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, in base ai vigenti strumenti di pianificazione in ambito portuale e di programmazione dei traffici, destinate allo svolgimento delle operazioni portuali, in coerenza con le indicazioni degli strumenti di pianificazione strategica del settore (art. 2, c. 1);
- l'Autorità provvede, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 18 del regolamento della navigazione marittima e secondo le modalità stabilite dal regolamento, alla pubblicazione del bando nel caso di procedimento avviato d'ufficio o alla pubblicazione di un avviso pubblico nel caso di procedimento avviato a seguito di istanza di parte, nel quale si dà contezza della presentazione dell'istanza medesima (art. 2, c. 2);

- le istanze per il rilascio della concessione demaniale possono essere presentate da imprese in possesso dell'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84 del 1994 ovvero che abbiano contestualmente presentato istanza di rilascio di detta autorizzazione nonché dei necessari requisiti di capacità professionale, tecnica, organizzativa ed economico-finanziaria, attinenti e proporzionati all'oggetto della concessione (art. 3, c. 1);
- il bando o l'avviso è pubblicato sul sito *internet* dell'autorità concedente, sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sull'albo pretorio *on-line* del comune ove è situato il bene demaniale oggetto di affidamento in concessione, per almeno trenta giorni, nonché, per le concessioni demaniali di durata superiore a dieci anni, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea (art. 4, c. 1);
- ciascuna Autorità di sistema portuale deve individuare con proprio regolamento i criteri per la definizione dei canoni demaniali da applicare nei singoli porti dagli stessi amministrati, commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti e agli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti, annualmente rivalutati sulla base degli indici Istat ed i canoni suddetti sono costituiti:
 - a) da una componente fissa, stabilita tenendo conto: 1. dell'ubicazione, dell'estensione e delle condizioni, ivi compreso il livello di infrastrutturazione esistente, dell'area oggetto di concessione; 2. dei limiti e dei vantaggi nell'utilizzo della concessione derivanti dalle caratteristiche dell'area di cui al punto 1); 3. dell'entità degli investimenti proposti dal concessionario in relazione alla realizzazione di infrastrutture portuali nell'area ovvero all'ammodernamento di quelle esistenti;
 - b) da una componente variabile, stabilita mediante l'applicazione al piano economico-finanziario del concessionario di indicatori del livello di efficienza produttiva, energetica e ambientale dell'attività, nonché della qualità dei servizi offerti anche in termini di promozione e di sviluppo dell'intermodalità; tale componente è suscettibile di aggiornamento periodico (art. 5, commi 1 e 2).

La misura del canone non può, comunque, risultare inferiore al minimo previsto dall'art. 100, c. 4, del d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126.

Ai sensi dell'art. 9 del d.m. 28 dicembre 2022 n. 202, l'AdSP deve svolgere annualmente una verifica sulla permanenza dei requisiti posseduti dal concessionario al momento del rilascio della concessione e sulla concreta attuazione del programma degli investimenti e delle attività correlate, presentato dal concessionario ed eventualmente aggiornato (c. 1) nonché - per le concessioni aventi durata superiore a cinque anni - un'analisi quinquennale circa l'andamento del rapporto concessorio, verificando il puntuale adempimento degli impegni assunti dal concessionario ed i risultati raggiunti sul piano dei traffici e dell'occupazione, anche rispetto all'andamento dello specifico mercato settoriale in cui opera il concessionario stesso (c. 2).

Sulla base delle comunicazioni relative agli esiti di tali incombenti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta un piano permanente di monitoraggio anche attraverso i dati presenti nel Sistema informativo del demanio marittimo SID.

L'AdSP ha rappresentato, in riscontro a richiesta istruttoria, che le verifiche sul regolare svolgimento dei rapporti concessori instaurati vengono svolte periodicamente sulla base degli esiti della sistematica attività di ricognizione delle aree rientranti nella circoscrizione portuale di competenza, per individuare le concessioni in relazioni alle quali effettuare controlli tecnico/amministrativi, di concerto con la Capitaneria di porto e/o l'Agenzia del demanio, per verificare il rispetto delle prescrizioni contenute nel titolo concessorio e il possesso dei requisiti di ordine generale da parte del concessionario, nonché la regolarità catastale delle aree assentite in concessione.

In seguito alla modifica - con d.l. 19 settembre 2021, n. 121, convertito con l. 9 novembre 2021, n. 156 - dell'art. 199, c. 1, d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito dalla l. 17 luglio 2020, n. 77 con la previsione della possibilità di riduzione dei canoni per il periodo dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, l'Ente ha effettuato delle verifiche interne sulle risorse disponibili per le determinazioni consequenziali nel rispetto degli equilibri di bilancio, all'esito delle quali ha consentito, in presenza dei relativi presupposti, la riduzione del canone ad istanza di parte.

La disciplina relativa al rilascio, alla sospensione, alla revoca ed al rinnovo delle autorizzazioni di cui all'art. 16 l. n. 84 del 1994 è contenuta nel regolamento approvato con ordinanza n. 5 del 17 aprile 2018 e successivamente emendato con ordinanza n. 2 del 26 febbraio 2019 e con ordinanza n. 20 del 28 settembre 2023.

Per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, le imprese utilizzatrici sono tenute ad impiegare lavoratori temporanei forniti da un'apposita impresa portuale preposta alla selezione, formazione e avviamento del personale occorrente.

Tale materia - oggetto di regolamenti amministrativi interni adottati con le ordinanze presidenziali n. 2 del 4 aprile 2005 e n. 1 del 7 agosto 2014 per la fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto di Palermo - è disciplinata, dal 1° gennaio 2023, dal regolamento per la fornitura di lavoro portuale temporaneo nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, approvato con ordinanza presidenziale n. 10 del 20 dicembre 2022.

L'AdSP ha rappresentato di aver erogato, nel corso dell'esercizio 2021, un contributo pari ad euro 85.000 ai sensi dell'art. 17, c. 15-bis, della legge n. 84 del 1994, pertanto, non trova giustificazione l'indicazione - tra gli "*Oneri diversi di gestione*" del relativo conto economico - di erogazioni a tale titolo per il maggior importo di euro 135.000.

Per una visione di sintesi della graduale evoluzione delle attività economiche e produttive presenti all'interno dei quattro porti del *network* siciliano, le tabelle seguenti pongono a raffronto, da un lato, il numero delle imprese autorizzate, nel biennio 2020-2021, allo svolgimento delle attività di movimentazione delle merci e/o altri materiali ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84 del 1994, dall'altro, il numero delle concessioni rilasciate, nel medesimo periodo temporale, per le attività economiche consentite dagli artt. 36 e 38 cod. nav., distinte per tipologia di atto.

Tabella 8 - Imprese autorizzate per le attività di cui all'art. 16, L. 84/1994

Tipologia	Palermo		Termini I.		Trapani		P. Empedocle		Totale	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Operazioni portuali	6	5	3	3	3	3	4	4	16	15
Servizi portuali	6	5	2	2	4	4	3	3	15	14
Totale	12	10	5	5	7	7	7	7	31	29

Fonte: dati AdSP

Tabella 9 - Concessioni per le attività di cui agli artt. 36 e 38 cod. nav.

Tipologia	Palermo		Termini I.		Trapani		P. Empedocle		Totale	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Nuove	9	31	3	2	1	3	0	2	13	38
Rinnovi	12	3	4	1	24	18	10	17	50	39
Totale	21	34	7	3	25	21	10	19	63	77
Licenze totali	155	188	24	27	105	93	31	33	315	341
Atti formali totali	20	9	5	4	2	2	0	0	27	15
Totale	175	197	29	31	107	95	31	33	342	356
Autorizz. occupaz. anticipata	9	7	1	1	8	3	1	1	19	12
Totale generale	184	204	30	32	115	98	32	34	361	368

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

In un quadro complessivo sostanzialmente stabile, i dati evidenziano una riduzione, rispetto al 2020, sia delle imprese dedite allo svolgimento dei servizi portuali (le quali passano da 16 a 15) che di quelle autorizzate all'esercizio delle operazioni portuali (le quali passano da 15 a 14). Quanto alle concessioni, emerge una flessione riguardo ai rinnovi (-22 per cento) in un quadro complessivamente caratterizzato dall'incremento delle licenze totali in essere (+8,2 per cento), in ragione dell'aumento di queste negli scali di Palermo (+21,3 per cento), di Termini Imerese (+12,5 per cento) e di Porto Empedocle (+6,4 per cento).

In ordine alle procedure di rinnovo, una volta scaduto il termine della concessione, questa si intende cessata di diritto ed è esclusa ogni ipotesi di rinnovo automatico nonché qualunque forma di prelazione o vantaggio a favore del concessionario uscente.

Il concessionario interessato al rinnovo della concessione deve, pertanto, presentare apposita istanza all'AdSP la quale, ove non vi siano motivi legittimi per negare il rinnovo stesso, assoggetta la nuova domanda di concessione a meccanismi di pubblicità nell'ambito di un procedimento competitivo e concorrenziale.

L'AdSP ha rappresentato - nella relazione annuale per l'esercizio 2021 - come in tale anno non siano state rilasciate, né fossero vigenti, concessioni di aree e banchine demaniali ai sensi dell'art. 18 della l. n. 84 del 1994 per l'espletamento delle operazioni portuali.

Per quanto concerne i canoni demaniali, la tabella seguente riassume il quadro degli importi accertati a titolo di canone concessorio per le attività economiche svolte in ciascun porto nel biennio 2020-2021 ai sensi degli artt. 36 e 38 cod. nav., distinti per tipologia di attività.

Tabella 10 - Canoni concessori per le attività di cui agli artt. 36 e 38 cod. nav.

Attività	Palermo		Termini I.		Trapani		P. Empedocle		Totale	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Commerciali	1.263.651	1.334.708	151.846	210.161	318.277	261.276	47.961	37.183	1.781.735	1.843.328
Passeggeri	323.639	349.566	8.289	11.806	19.748	20.723	8.709	9.667	360.385	391.762
Industriali	657.521	699.133	52.813	75.341	234.016	293.715	395.356	438.776	1.339.706	1.506.965
Turistiche	679.067	730.911	61.360	91.202	54.564	92.197	14.707	16.360	809.698	930.670
Tecniche	111.046	63.558	8.260	8.021	48.396	18.474	2.877.481	3.186.555	3.045.183	3.276.608
Pesca	0	0	0	0	20.758	29.786	13.887	29.726	34.645	59.512
Totale	3.034.924	3.177.876	282.568	396.531	695.759	716.171	3.358.101	3.718.267	7.371.352	8.008.845

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

Nell'esercizio 2021, l'ammontare complessivo di questa tipologia di canoni concessori si attesta su circa 8 milioni di euro, con un aumento dell'8,64 per cento rispetto al 2020.

L'ammontare del totale dei canoni concessori accertati nel 2021 segna un incremento rispetto all'esercizio precedente, mentre - per quanto attiene all'incidenza di tale voce sul totale delle entrate - si registra una riduzione della percentuale di riferimento (38,2 per cento), con sostanziale riallineamento all'omologo dato dell'esercizio 2019 (38,2 per cento).

La tabella che segue evidenzia, altresì, come nel 2021 vi sia stato un aumento del tasso di riscossione dei canoni demaniali (94,6 per cento) che - dopo la momentanea flessione registrata nell'esercizio 2020 (89,5 per cento) - torna su percentuali analoghe a quelle dell'esercizio 2019 (95,2 per cento).

Tabella 11 - Incidenza canoni demaniali accertati e riscossi

Esercizio	Entrate correnti	Canoni accertati	% su entrate correnti	Canoni riscossi	% su canoni accertati
	A	B	B/A	C	C/B
2019	18.349.420	7.182.621	39,1	6.841.182	95,2
2020	16.675.899	7.895.085	47,3	7.062.887	89,5
2021	21.181.628	8.084.282	38,2	7.650.882	94,6

Fonte: rendiconti gestionali AdSP relativi agli esercizi 2019, 2020 e 2021

Come riportato in nota integrativa, i canoni concessori accertati nel 2021 per il Porto di Palermo ammontano ad euro 3.194.916 (mentre nel 2020 erano pari ad euro 3.172.045), per Termini Imerese l'importo accertato è di euro 396.529 (mentre nel 2020 erano pari ad euro 285.434), per Trapani è di euro 790.129 (mentre nel 2020 erano pari ad euro 772.468) e per Porto Empedocle è di euro 3.701.226 (mentre nel 2020 erano pari ad euro 3.665.139).

Complessivamente, i canoni riscossi nell'esercizio sono pari ad euro 7.650.882 ed il restante ammontare di euro 433.400 (pari al 5,36 per cento dell'importo accertato) attiene principalmente a piani di rientro eccezionali concessi dall'AdSP (e le cui date di scadenza risultano regolarmente rispettate nell'anno 2022) nonché a riscossioni effettuate nei primi mesi dell'anno 2022.

Per le situazioni critiche non regolarizzate e, comunque, non riconducibili alla pandemia, l'Ente ha proceduto all'escussione delle polizze fideiussorie ed all'avvio delle azioni di recupero tramite l'Ufficio legale, anche in concomitanza con i relativi provvedimenti di decadenza.

5.2 Servizi di interesse generale

Con la novella dell'art. 6, c. 4, lett. c), della l. n. 84 del 1994 ad opera del d.lgs. n. 232 del 2017, le attività dirette alla fornitura di servizi di interesse generale agli utenti portuali non sono più individuate con decreto, ma è compito di ciascuna AdSP determinare quali attività rientrino tra i servizi di interesse generale da affidare in concessione e quali possano essere svolte in forza di diverse procedure di affidamento ⁽¹⁶⁾.

Per quanto concerne l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, i servizi di interesse generale di competenza dell'Ente sono stati individuati con i decreti presidenziali n. 770 del 31 dicembre 2020 (per i porti di Palermo e Termini Imerese), n. 237 del 30 giugno 2023 (per lo scalo di Porto Empedocle) e n. 238 del 30 giugno 2023 (per lo scalo di Trapani) e consistono nel servizio idrico, nel servizio di illuminazione, nel servizio di pulizia (comprensivo dello specchio acqueo portuale) nonché nel servizio di supporto ai passeggeri e nel servizio di instradamento.

Con decreto n. 412 del 25 maggio 2020, è stato autorizzato l'avvio della procedura di gara per l'affidamento della concessione, mediante la formula della finanza di progetto, dei lavori e di gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese sulla base del *project financing* presentato dall'operatore economico già affidatario del servizio di viabilità ed instradamento ai varchi portuali del Porto commerciale di Palermo nonché del servizio di *bus* navetta.

⁽¹⁶⁾ Cfr., in tal senso, circolare Mit del 17 aprile 2018.

Con decreto presidenziale n. 636 dell'8 ottobre 2020 è stata disposta - all'esito della procedura di gara - l'aggiudicazione della concessione all'operatore stesso per la durata di 20 anni.

La convenzione, stipulata in data 31 dicembre 2020, prevede l'erogazione di tutti i servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese specificamente afferenti ai seguenti ambiti:

- raccolta e smaltimento dei rifiuti, compresa la pulizia degli specchi acquei;
- gestione della rete elettrica;
- gestione della rete idrica e dei servizi di erogazione;
- gestione dell'infomobilità, ivi compresi i servizi di instradamento/viabilità e bus navetta;
- gestione dei parcheggi;
- pulizia e decoro urbano;
- manutenzione delle aree comuni, comprese le attività di movimentazione dei parabordi;
- progettazione e realizzazione delle opere a servizio delle aree comuni del porto di Palermo;
- servizi accessori, tesi a migliorare l'infrastruttura portuale e la fruizione dei servizi da parte degli utenti portuali.

In data 21 ottobre 2022, l'AdSP ha esercitato la facoltà - prevista dall'art. 4 della convenzione del 31 dicembre 2020 - di estendere i servizi oggetto della concessione agli ulteriori porti del *network* e, nello specifico, agli scali di Trapani e di Porto Empedocle.

In ordine alla decisione dell'AdSP di concentrare tutti i servizi di interesse generale in capo ad un unico operatore economico, la Sezione richiama l'attenzione dei Ministeri vigilanti nonché degli organi di controllo interno, in primo luogo del Collegio dei revisori, in ordine all'utilizzo, nella fattispecie, dello strumento giuridico del *project financing* tenuto conto delle finalità perseguite.

5.3 Traffico portuale

Nonostante la situazione di emergenza sanitaria, il traffico portuale delle merci nei porti del sistema del Mare di Sicilia Occidentale non ha risentito particolarmente degli effetti pandemici, grazie alla crescita dei flussi di merci nei porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.

In particolare, la crescita del traffico merci presso gli ultimi tre scali innanzi indicati denota un'inversione di tendenza rispetto all'omologo dato dell'esercizio 2020, nel quale l'effetto negativo dovuto alla contrazione dei traffici nei porti di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle era attenuato dal sensibile incremento relativo allo scalo di Palermo, che aveva assicurato una sostanziale invarianza dei volumi a livello aggregato.

Un sensibile incremento si registra anche in ordine al traffico dei passeggeri.

Per una visione d'insieme dei traffici del *network* siciliano, la tabella che segue mette a confronto i dati aggregati relativi al traffico registrato negli anni 2020 e 2021, con i relativi proventi finanziari legati alla movimentazione delle merci ed al traffico passeggeri.

Come precisato nel referto relativo all'esercizio precedente, il gettito relativo alle tasse portuali sulle merci ed alle tasse di ancoraggio (comunicato all'Ente dall'Ufficio della dogana sulla base dei controlli eseguiti dalla Capitaneria di porto) si riferisce, per le prime, alle sole merci sottoposte ad attività doganale (ad es. merci provenienti da Paesi extra Ue), per le seconde, alla stazza delle navi che approdano in porto, indipendentemente dalla movimentazione delle merci.

Si evidenzia, altresì, che per i porti di Palermo e Termini Imerese le somme introitate al bilancio pervengono all'AdSP con un unico codice identificativo del tributo, sicché non è possibile istituire capitoli di entrata separati per i due porti, con conseguente imputazione dell'entrata al solo porto di Palermo.

Analogo criterio è stato adottato per la contabilizzazione dei diritti fissi sui passeggeri.

Tabella 12 - Traffico portuale e relativo gettito

	Palermo		Termini I.		Trapani		P. Empedocle		Totale	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Merci (tonn.te)	7.292.301	7.637.948	635.824	1.354.004	260.682	612.104	349.144	554.314	8.537.951	10.158.370
Containers (unità T.E.U.)	13.294	14.107	-	-	10.580	11.664	-	-	23.874	25.771
Navi (unità)	7.390	9.028	736	792	2.000	4.730	672	1.080	10.798	15.630
Passeggeri (unità)	946.340	1.279.659	53.379	53.178	816.624	968.946	40.113	54.431	1.856.456	2.356.214
Tasse portuali sulle merci (accert.ti)	281.053	244.662	-	-	71.084	118.553	1.260.319	1.255.543	1.612.456	1.618.758
Tasse di ancoraggio (accert.ti)	118.478	277.214	-	-	82.764	145.772	478.375	412.301	679.617	835.287
Diritto fisso sui passeggeri (accert.ti)	2.822.594	7.009.597	-	-	291.907	361.860	55.937	26.746	3.170.438	7.398.203

Fonte: dati AdSP

La disamina dei dati afferenti al traffico merci evidenzia una significativa crescita, con oltre 10,1 milioni di tonnellate di merci movimentate (+18,97 per cento rispetto al 2020).

A tal riguardo, si evidenzia che il volume del traffico di merci presso il porto di Palermo rappresenta il 75,18 per cento del totale (a fronte dell'85,41 per cento del 2020) seguito dallo scalo di Termini Imerese che rappresenta il 13,32 per cento del totale (a fronte del 7,44 per cento del 2020).

Il flusso complessivo dei passeggeri mostra un aumento del 26,92 per cento, attestandosi su circa 2,3 milioni di unità.

In particolare, nell'anno 2021, il traffico passeggeri del Porto di Palermo è aumentato del 35,22 per cento, quello di Porto Empedocle del 35,69 per cento e quello del Porto di Trapani del 18,65 per cento, mentre quello di Termini Imerese fa registrare una lieve riduzione dello 0,37 per cento.

L'incremento dell'affluenza si concentra, quindi, nel porto di Palermo, la cui incidenza sul totale dei passeggeri passa dal 50,97 per cento del 2020 al 54,30 per cento del 2021.

Nel complesso, il *network* siciliano consolida nel 2021 le posizioni raggiunte nel 2020 sotto il profilo del numero di navi ospitate (+44,74 per cento) nonché in relazione al volume di *containers* (+7,94 per cento), delle tasse portuali sulle merci (0,39 per cento), delle tasse portuali di ancoraggio (22,90 per cento) e del diritto fisso sui passeggeri (133,34 per cento).

5.4 Attività negoziale

Per l'approvvigionamento di beni e servizi l'AdSP è tenuta ad applicare, quale ente pubblico non economico, il Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e succ. mod., vigente *ratione temporis* nell'esercizio in esame) ed a conformarsi alle linee guida approvate dall'Autorità nazionale anticorruzione (Anac), nonché ai decreti attuativi emanati dai Ministeri competenti in materia.

Il regolamento interno per l'affidamento di lavori, servizi e forniture - approvato con decreto presidenziale n. 44 del 15 febbraio 2021 ed aggiornato con decreto presidenziale n. 371 del 30 novembre 2022 - è adeguato alle modifiche legislative intervenute in materia e, in particolare, alle disposizioni introdotte dal d.l. 18 aprile 2019, n. 32, convertito con l. 14 giugno 2019, n. 55, ed al regime derogatorio introdotto dal d.l. 16 luglio 2020, n. 76 (c.d. "*Decreto semplificazioni*"), convertito con l. 11 settembre 2020, n. 120 ed alle disposizioni di cui al d.l. 31 maggio 2021, n. 77 (c.d. "*Decreto semplificazioni-bis*") convertito con l. 29 luglio 2021, n. 108 ⁽¹⁷⁾.

La disciplina prevede, tra l'altro, la nomina del Responsabile unico del procedimento (Rup) per ogni tipo di affidamento e la digitalizzazione completa di tutte le procedure, al fine di implementare un adeguato sistema gestionale informatizzato degli affidamenti dei contratti pubblici.

È previsto, altresì, l'affidamento diretto per le procedure di importo inferiore a 40.000 euro (soglia elevata in via transitoria ad euro 139.000 per i servizi e le forniture nonché ad euro 150.000 euro per i lavori, ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. a, d.l. 76/2020 e ss.mm.ii.); in tal caso, la scelta dell'operatore economico cui affidare i lavori, i servizi o le forniture viene demandata direttamente al Rup, chiamato ad operare, principalmente, mediante la consultazione di appositi elenchi (Albo dei fornitori, Mepa, Consip) nel rispetto del principio di rotazione degli inviti e degli affidamenti; per le procedure di importo superiore ai limiti predetti è prevista

⁽¹⁷⁾ L'AdSP ha rappresentato - in riscontro a richiesta istruttoria - che è attualmente in corso l'attività di aggiornamento, sulla base delle disposizioni di cui al d.lgs. n. 36/2023, del regolamento interno per l'affidamento di lavori, servizi e forniture.

l'adozione della procedura di gara, da espletare nel rispetto dei criteri fissati dal regolamento stesso.

In materia di utilizzo degli strumenti di acquisto centralizzato previsti per specifiche categorie merceologiche di beni e servizi individuate per legge, l'AdSP può ricorrere, altresì, al sistema delle convenzioni stipulate da Consip S.p.A. ai sensi dell'art. 26, c. 1 e 3, della l. n. 488 del 1999 e al Mercato elettronico della pubblica amministrazione (MePa) ⁽¹⁸⁾.

La seguente tabella indica - per ciascuna tipologia di acquisto - il numero di contratti stipulati e l'importo complessivo della spesa sostenuta, che passa da euro 205.733.233 del 2020 ad euro 19.716.964,92.

Tabella 13 - Procedure di affidamento e spesa per tipologia contrattuale

Tipologia	2020			2021		
	Numero contratti	Totale spesa	Composizione % su totale spesa	Numero contratti	Totale spesa	Composizione % su totale spesa
Affidamenti diretti (art. 36, c. 2, lett. a) d.lgs. 50/2016)	9	165.500	0,1	52	1.155.430	5,86
Affidamenti diretti (sup. a euro 40.000) (art. 1, c. 2, lett. a) d.l. n. 76/2020)	13	1.116.965	0,5	20	1.354.816	6,87
Procedura negoziata (art. 36, c. 2, lett. b) d.lgs. 50/2016)	13	5.502.041	2,7	7	5.873.264	29,79
Procedura negoziata con un solo operatore (art. 63 d.lgs. 50/2016)	2	250.000	0,1	4	5.839.000	29,61
Procedura aperta (art. 60 d.lgs. 50/2016)	8	198.219.273	96,3	7	4.667.955	23,67
Convenzioni Consip, MEPA, accordi quadro, ecc.	13	479.454	0,2	14	826.500	4,19
TOTALE	58	205.733.233	100	104	19.716.965	100

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati AdSP

⁽¹⁸⁾ In particolare, quale ente pubblico non economico l'AdSP ha la facoltà di ricorrere a tali convenzioni ai sensi dell'art. 1, c. 449, della legge 27 dicembre 2006 n. 296 mentre il successivo c. 450 prevede l'obbligo del ricorso al MePa per gli acquisti di beni e servizi di importo pari o superiore a 5.000 euro e inferiore alla soglia di rilievo comunitario.

Inoltre, quale amministrazione inserita nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), l'AdSP è tenuta all'approvvigionamento di beni e servizi informatici e di connettività esclusivamente tramite gli strumenti di acquisto e di negoziazione di Consip S.p.a. o dei soggetti aggregatori, ivi comprese le centrali di committenza regionali, per i beni e i servizi disponibili presso gli stessi soggetti (art. 1, c. 512, legge 28 dicembre 2015, n. 208).

Nel 2021 solo il 23,67 per cento della spesa effettuata è stata aggiudicata con procedura aperta (a fronte del 96,3 per cento dell'esercizio 2020), mentre nei restanti casi la scelta del contraente è stata ripartita tra procedure negoziate, affidamenti diretti e ricorso alle convenzioni (Consip, MePa e accordi quadro).

Nel 2021, l'importo medio dei contratti stipulati con la procedura aperta ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016 è risultato pari ad euro 666.850 (a fronte di euro 24.777.409 nell'esercizio 2020), mentre quello dei contratti in affidamento diretto - sopra o sotto la soglia dei 40.000 euro - è pari ad euro 34.864 (euro 58.294 nell'esercizio 2020).

Il numero dei contratti stipulati mediante il sistema centralizzato degli acquisti di beni e servizi (convenzioni Consip o ricorso ai sistemi telematici di negoziazione) rimane pressoché invariato rispetto all'esercizio precedente - e, comunque, molto contenuto rispetto al totale degli acquisti - ma fa registrare un netto incremento della spesa media, che raggiunge l'importo di euro 59.035 (euro 36.881 nell'esercizio 2020).

5.5 Contenzioso

Nel corso dell'anno 2021 risultavano pendenti n. 29 controversie, con una significativa riduzione rispetto ai n. 41 contenziosi dell'esercizio precedente.

Tra i giudizi pendenti figurano due controversie nei confronti dell'Agenzia delle entrate innanzi la Corte di cassazione - ed all'epoca in attesa della fissazione d'udienza - relativi, rispettivamente, ad un avviso di accertamento per Ires, Irap e Iva relativi all'anno 2006 (euro 383.050,94) ed all'assoggettamento ad imposizione fiscale dei canoni demaniali relativi all'anno di imposta 2007 (euro 1.927.888).

Per quanto attiene alla giurisdizione civile, nel 2021 erano in attesa di decisione quattro giudizi di appello: il primo consegue al gravame interposto dal Mit per la condanna di un'impresa, in solido con l'AdSP, al pagamento della somma di euro 67.793, oltre 10.350 euro a titolo di spese di lite, in relazione ad un sinistro del 2011; il secondo è stato promosso da una società mandataria di un'ATI per l'annullamento di una sentenza del Tribunale di Palermo del 2016 con cui è stata condannata al pagamento in favore dell'AdSP di euro 560.000 (di cui euro 271.125 già versati dal fideiussore) a titolo di recupero di un'anticipazione sul corrispettivo di un contratto di appalto del 1988 rescisso ai sensi dell'art. 27 del r.d. 25 maggio 1895 n. 350; il

terzo riguarda l'impugnazione della sentenza di primo grado relativa ad un giudizio di responsabilità contrattuale per euro 669.722; il quarto attiene all'impugnazione, da parte di una società, del provvedimento del Tribunale di Palermo relativo ad un credito restitutorio per concessioni riguardanti lo scalo di Porto Empedocle.

Innanzi al giudice civile sono, inoltre, pendenti anche due cause di lavoro intentate da dipendenti contro l'Ente, tre giudizi di risarcimento danni per sinistri ed un giudizio di opposizione all'atto di ingiunzione emesso dall'AdSP in ragione dell'omesso pagamento di canoni concessori per euro 302.312.

La maggior parte delle liti rientra nell'alveo della giurisdizione amministrativa ed attiene all'impugnazione di provvedimenti di revoca, di diniego o di mancato rinnovo di concessioni demaniali o di autorizzazioni a svolgere operazioni e/o servizi portuali. Le controversie amministrative includono anche il giudizio pendente in appello e relativo ad una richiesta di risarcimento di danni per euro 245.876.

Con riguardo al possibile impatto di tali liti sul bilancio dell'Ente, si evidenzia che nel passivo dello stato patrimoniale è iscritto un fondo rischi per euro 3.009.001 comprensivo del fondo rischi per cause legali pari ad euro 1.023.243 (che include il contenzioso pendente presso l'ex Autorità Portuale di Trapani) e di un separato accantonamento di euro 231.094 per i giudizi nei confronti dell'Agenzia delle entrate ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁹⁾ Le proposte di accantonamento effettuate dal responsabile dell'Ufficio legale sono riferite a n. 6 controversie ed indicano una percentuale compresa tra il 10 per cento ed il 20 per cento del *petitum*.

6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il rendiconto dell'esercizio 2021 è stato approvato con delibera del Comitato di gestione n. 22 del 29 aprile 2022, previo parere favorevole del Collegio dei revisori in data 28 aprile 2022, ed è stato approvato dal Mef in data 6 luglio 2022 e dal Mims il 21 luglio 2022.

Il Mit aveva autorizzato - con nota del 29 dicembre 2020 - l'esercizio provvisorio, fino al 31 aprile 2021, del bilancio di previsione 2021 adottato dal Comitato di gestione, giusta delibera n. 12 del 17 novembre 2020. Con la successiva nota del 15 febbraio 2021, il Mit ha approvato la menzionata delibera di adozione del bilancio previsionale ed ha contestualmente dichiarato la cessazione dell'esercizio provvisorio.

Il rendiconto in esame è ancora redatto in conformità agli artt. 36 ss. del regolamento di amministrazione e contabilità adottato dal Comitato portuale dell'ex Autorità portuale di Palermo n. 8 del 28 giugno 2007 - approvato dal Ministero vigilante il 6 dicembre 2007 - modificato ed integrato con delibera del Comitato portuale n. 11 del 30 ottobre 2014.

Si rileva, pertanto, la mancata adozione del nuovo regolamento di amministrazione e contabilità che il Comitato di gestione dell'AdSP deve adottare ai sensi dell'art. 7, c. 8, del d.lgs. n. 169 del 2016 ed in forza del quale alla contabilità finanziaria deve essere affiancato un sistema di contabilità economico-patrimoniale, nel rispetto dei principi del d.p.r. 27 febbraio 2003, n. 97 e del nuovo sistema contabile integrato e armonizzato, di cui alla legge 31 dicembre 2009, n. 196 ed al relativo d.lgs. attuativo 31 maggio 2011, n. 91.

Nelle more dell'entrata in vigore del nuovo regolamento di contabilità, previsto dall'art. 4, c. 3, lett. b), del richiamato d.lgs. n. 91 del 2011, e della introduzione del bilancio armonizzato, continuano ad essere utilizzati gli schemi di bilancio previsti dal d.p.r. n. 97 del 2003, correlati con le voci del Piano dei conti integrato previsto dal d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132, come sostituito dal decreto Mef 25 gennaio 2019.

Il rendiconto generale è composto dal conto di bilancio (distinto in rendiconto finanziario decisionale e gestionale), dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario (che espone i flussi finanziari generati dalla gestione ai sensi dell'art. 2425-ter del c.c.) e dalla nota integrativa (che illustra ed integra i dati di bilancio con elementi informativi anche di natura extracontabile).

Al rendiconto si accompagna la relazione sulla gestione (redatta ai sensi dell'art. 2428 c.c.), la relazione illustrativa del Presidente (redatta ai sensi dell'art. 36 del regolamento di amministrazione e contabilità) e la relazione del Collegio dei revisori dei conti, che esprime il parere favorevole dell'organo di controllo in merito all'approvazione del bilancio di esercizio. Risultano allegati, altresì, il quadro generale riassuntivo, la situazione amministrativa, gli elenchi dei residui attivi e passivi, il prospetto riepilogativo della spesa classificata in base alle missioni ed ai programmi di cui al d.p.c.m. 12 dicembre 2012, l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, di cui al d.p.c.m. del 22 settembre 2014, che evidenzia un anticipo medio nei tempi di pagamento di 17,37 giorni (in netto miglioramento rispetto all'anticipo di 9,45 giorni dell'esercizio precedente), l'elenco dei contenziosi, il calcolo delle percentuali di promiscuità, le note di variazione, la quietanza di versamento al Mef delle riduzioni di spesa, il piano dei conti integrato delle spese correnti soggette a limitazione e la riclassificazione del piano dei conti integrato ai sensi del d.p.r. n. 132 del 2013.

Si rammenta che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, è entrato in vigore, per effetto del decreto Mef 29 luglio 2019 - recante l'aggiornamento dei codici gestionali adottati con decreto Mef 29 maggio 2018 a decorrere dal 1° gennaio 2019 - il nuovo sistema di codifiche gestionali Siope di cui all'art. 14, c. 6, della legge n. 196 del 2009, preordinato a consentire il monitoraggio dei conti pubblici ed a verificarne la rispondenza con il Sistema europeo dei conti nazionali nell'ambito delle rappresentazioni contabili.

Con successivo decreto del Mef 27 maggio 2022 si è provveduto all'ulteriore aggiornamento dei codici suddetti a partire dal 1° gennaio 2023.

Il Collegio dei revisori ha attestato l'avvenuto versamento al bilancio dello Stato della somma di euro 414.846,00 effettuato nel rispetto dei limiti di spesa previsti dalla vigente normativa.

Si evidenzia, inoltre, che, dall'anno 2020, cessano di applicarsi i limiti di spesa previsti dall'art. 6 del d.l. 31 maggio 2010, n. 78, sostituiti da un tetto unico di spesa afferente alla macrocategoria "*spese per acquisto di beni e servizi*" (corrispondente alla media delle spese sostenute nel triennio 2016-2018) e da un versamento al bilancio dello Stato di importo pari a quanto dovuto nell'esercizio 2018 incrementato del 10 per cento, come stabilito dall'art. 1, c. 590 ss., della legge di bilancio 27 dicembre 2019, n. 160.

Resta ferma l'applicazione delle norme che recano vincoli in materia di spese di personale (art. 67, c. 5 e 6, d.l. 25 giugno 2008, n. 112) e di gestione delle autovetture (art. 15, c. 1, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66), mentre la disposizione in tema di gestione corrente dei servizi informatici (art. 1, c. 610 e ss., della legge n. 160 del 2019) è stata in un primo momento sospesa (art. 42, c. 9, d.l. 22 marzo 2021, n. 41, convertito con modificazioni, dalla l. 21 maggio 2021, n. 69) e successivamente abrogata (art. 53, c. 6, lett. b), d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla l. 29 luglio 2021, n. 108).

6.1 Andamento generale della gestione

Nell'anno 2021, è proseguita l'applicazione di diverse misure di sostegno del comparto marittimo e portuale introdotte nel 2020, in ragione della crisi derivante dall'emergenza Covid-19.

Nello specifico, con decreto interministeriale n. 519 del 20 dicembre 2021 e decreto dirigenziale n. 535 del 31 dicembre 2021, è stato assegnato dal Mims l'importo di euro 2.902.685 quale ristoro in conto esercizio assegnato per mancati introiti derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo del traffico dei passeggeri e dei croceristi per il Covid-19 (art. 199, c. 10-bis, d.l. n. 34 del 2020) e con decreto direttoriale di impegno n. 525 del 29 dicembre 2021 è stato riconosciuto dal Mims un contributo di euro 74.172 quale ristoro in conto esercizio per mancati introiti delle tasse di ancoraggio per le navi da crociera.

Inoltre, con decreto presidenziale n. 141 del 27 aprile 2021 è stata stabilita la riduzione del canone di concessione pari all'80 per cento per gli operatori attivi nel settore della ristorazione e al 20 per cento per quelli attivi nel settore della nautica da diporto (art. 199, c. 1, lett. a, d.l. n. 34 del 2020).

La relazione sulla gestione indica che nel 2020 si è concluso il passaggio formale di consegna dei beni demaniali degli scali marittimi di Porto Empedocle e che nell'anno 2021, l'AdSP ha portato avanti, e in alcuni casi concluso, alcuni progetti, avviandone di nuovi e velocizzando al massimo ogni azione, nonché programmando e pianificando tutte le attività nel *network* della Sicilia occidentale.

L'esercizio si è chiuso con un margine operativo lordo (EBITDA) pari ad euro 5.827.246.

Come precisato nella relazione sulla gestione, l'Ente - prima dell'inserimento dei crediti e debiti - ha provveduto al riaccertamento degli stessi, consistente nella revisione delle ragioni del loro mantenimento, conservando l'iscrizione in bilancio di quelli per i quali sussiste la ragione del mantenimento e cancellando gli altri dopo averne verificato l'insussistenza.

Nella tabella che segue sono esposte le principali risultanze contabili emergenti dal rendiconto esaminato, poste a raffronto con quelle del precedente esercizio, cui farà seguito un'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale dell'Ente.

Tabella 14 - Principali risultati della gestione

	2020	2021	Var. % 2021-2020
a) Risultato finanziario di competenza	-94.580.046	-4.818.296	94,9
- saldo corrente	1.465.097	4.058.405	177
- saldo in c/capitale	-96.045.143	-8.876.701	90,8
b) Avanzo d'amministrazione	25.745.590	27.330.951	6,1
c) Saldo di cassa al 31/12	56.967.936	72.454.237	27,1
d) Avanzo economico	1.921.533	1.411.568	-26,5
e) Patrimonio netto	19.759.286	198.361.564	903,9

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del rendiconto generale 2021

La gestione di competenza dell'esercizio 2021 chiude con un disavanzo finanziario di - 4.818.296, risultante dalla somma algebrica tra il saldo positivo di parte corrente, di euro 4.058.405, e il saldo negativo di parte capitale, di euro 8.876.701.

L'avanzo di amministrazione di fine esercizio (in buona parte vincolato) registra un miglioramento, passando da 25,7 milioni a 27,3 milioni (+6,1 per cento).

Il risultato di gestione è pari ad euro 1.411.568, rispetto ad un risultato di gestione del 2020 di euro 1.921.533, con un decremento di euro 509.965; pertanto, sul piano economico, si registra - rispetto all'esercizio precedente - una diminuzione del risultato nella misura del 26,5 per cento.

L'Ente ha inoltre precisato - nella relazione sulla gestione - che nel corso dell'esercizio 2021 si è avuto un consolidamento del patrimonio netto, il quale si è attestato sul valore di euro 198.361.564, risultante dalla somma algebrica fra il capitale sociale (euro 16.114.852), il risultato della gestione 2021 (euro 1.411.568) e le altre riserve (euro 180.835.144).

Il rilevante incremento che ha interessato quest'ultima voce di bilancio (euro 177.190.710) corrisponde ad un importo riferito ai beni indisponibili ricompresi nel demanio marittimo all'interno della circoscrizione dell'Ente e da questo amministrati in via esclusiva. Nel

rendiconto in esame, l'AdSP riferisce che tale ammontare non risultava dallo stato patrimoniale dell'esercizio 2020, ma costituiva quota parte della voce *"beni di terzi"* riportata nella relativa nota integrativa.

Sul punto, l'AdSP ha rappresentato che - nel corso dell'esercizio 2021 - si è proceduto alla costituzione di tale riserva per dare evidenza, nel patrimonio netto, dell'ammontare dei beni demaniali e patrimoniali indisponibili, richiamando a tal fine il principio contabile OIC 28 e quanto previsto al punto 6.3 del *"Principio contabile applicato della contabilità economico-patrimoniale"* (Allegato n. 4/3, d.lgs. n. 118 del 2011) in merito alla contabilità economico-patrimoniale degli Enti in contabilità finanziaria.

A tal riguardo, la Sezione rileva l'assenza dei presupposti per l'applicazione del punto 6.3 testé richiamato, che riguarda specificatamente la rappresentazione in bilancio di beni (demaniali o del patrimonio indisponibile) di proprietà delle regioni, degli enti locali e di quelli del Servizio sanitario regionale, ovverosia di cespiti sui quali tali soggetti vantano un diritto dominicale. Situazione, questa, obiettivamente differente dall'ipotesi in esame, atteso che l'AdSP, oltre a non rientrare nell'ambito di applicazione del suddetto decreto legislativo, non è titolare di un diritto di proprietà sui beni demaniali contabilizzati ed espressamente riconosce l'appartenenza degli stessi a soggetti *"terzi"*.

Del pari inammissibile appare il riferimento al principio contabile OIC 28, avente lo scopo di disciplinare i criteri per la classificazione delle voci di patrimonio netto e la rilevazione e movimentazione delle voci di patrimonio netto in occasione di operazioni tra società e soci in qualità di soci, nonché le informazioni da presentare nella nota integrativa, non rilevandosi, nel caso di specie, i presupposti per l'iscrizione dell'importo suddetto sotto la voce *"Altre riserve"* ⁽²⁰⁾. Quanto precede, anche in considerazione del fatto che - alla luce del principio

⁽²⁰⁾ Si osserva, in merito, che il principio contabile OIC 28 afferma, al punto 14, che: *"Nella voce AVI "Altre riserve, distintamente indicate" si classificano tutte le altre riserve che non sono già state iscritte nelle precedenti voci del patrimonio netto. Rientrano, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in questa voce le seguenti riserve:*

- la *"Riserva da deroghe ex articolo 2423 codice civile"*, che si costituisce nei casi eccezionali in cui l'applicazione di una disposizione del codice civile, riguardante le regole di redazione del bilancio, sia incompatibile con il principio di rappresentazione veritiera e corretta. In tali casi, gli eventuali utili derivanti dall'applicazione della deroga, ai sensi dell'articolo 2423, comma 5, del codice civile devono essere iscritti in detta riserva, non distribuibile se non in misura pari al valore recuperato;
- la *"Riserva azioni (quote) della società controllante"*, che ai sensi dell'articolo 2359-bis, comma 4, del codice civile è indisponibile e accoglie l'importo delle azioni o quote della società controllante possedute dalla controllata fin tanto che non sono trasferite;
- la *"Riserva da rivalutazione delle partecipazioni"*, che ai sensi dell'articolo 2426, comma 1, numero 4, del codice civile, non è distribuibile e accoglie le plusvalenze, derivanti dall'applicazione del metodo del patrimonio netto, rispetto al valore delle partecipazioni indicato nel

contabile OIC 16 - deve escludersi la possibilità di iscrivere i beni di terzi fra le immobilizzazioni materiali e nella voce “terreni e fabbricati”.

Tale rappresentazione contabile appare, inoltre, in contrasto con l’art. 43 del d.p.r. n. 97 del 2003 e con l’allegato 14 ivi richiamato, il quale individua i criteri di iscrizione e di valutazione degli elementi patrimoniali attivi facendo riferimento - per quanto attiene alle immobilizzazioni materiali - alla titolarità di un diritto di proprietà o di un diritto reale di godimento.

Alla luce di quanto osservato, si invita l’Ente a rettificare sia il valore delle immobilizzazioni materiali, depurando la voce “terreni e fabbricati” dell’importo di euro 177.190.710 riferito ai beni indisponibili ricompresi nel demanio marittimo, sia il valore delle riserve indisponibili iscritte in contropartita nel patrimonio netto per il medesimo importo, il quale dovrà trovare allocazione direttamente tra i conti d’ordine.

6.2 Rendiconto finanziario

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati risultanti dal conto del bilancio 2021, posti a raffronto con quelli del 2020 e con le relative variazioni assolute e percentuali.

Tabella 15 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza)

	2020	2021	Scostamento assoluto	Var. % 2021/2020
<u>ACCERTAMENTI</u>				
Correnti	16.675.899	21.181.628	4.505.729	27
In conto capitale	122.658.121	15.752.245	-106.905.876	-87,1
Per partite di giro	7.689.573	43.791.133	36.101.560	469,4
Totale entrate	147.023.593	80.725.006	-66.298.587	-45
<u>IMPEGNI</u>				
Correnti	15.210.802	17.123.223	1.912.421	12,6
In conto capitale	218.703.264	24.628.946	-194.074.318	-88,7
Per partite di giro	7.689.573	43.791.133	36.101.560	469,4
Totale spese	241.603.639	85.543.302	-156.060.337	-64,6
Avanzo/disavanzo finanziario	-94.580.046	-4.818.296	-89.761.750	94,9

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del rendiconto generale 2021

bilancio dell'esercizio precedente (per l'iscrizione e la movimentazione di tale riserva si rinvia all'OIC 17 "Bilancio consolidato e metodo del patrimonio netto");

- la "Riserva per utili su cambi non realizzati", che ai sensi dell'articolo 2426 comma 1, numero 8-bis, del codice civile, accoglie l'utile netto derivante dall'iscrizione al cambio a pronti alla fine dell'esercizio delle attività e passività monetarie in valuta estera e non è distribuibile fin tanto che l'utile netto non è realizzato (per l'iscrizione) e la movimentazione di tale riserva si rinvia all'OIC 26 "Operazioni, attività e passività in valuta estera").

Nel 2021, le entrate accertate sono pari ad euro 80.725.006 (con variazione negativa per euro 66.298.587 rispetto all'esercizio 2020) mentre le uscite impegnate sono pari ad euro 85.543.302 (con variazione negativa per euro 156.060.337 rispetto all'esercizio 2020) per un disavanzo finanziario pari ad euro - 4.818.296 (in netta contrazione rispetto all'anno precedente).

Le entrate correnti sono quantificate in euro 21.181.628 (euro 16.675.899 nel 2020) e sono costituite dalle entrate tributarie, dalle entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi, da proventi derivanti da redditi e proventi patrimoniali, dalle poste correttive e compensative di spese correnti e dalle entrate non classificabili in altre voci. Le stesse rappresentano il 26,24 per cento, dell'importo aggregato delle entrate accertate (euro 80.725.006).

Le uscite correnti impegnate sono pari ad euro 17.123.223 (euro 15.210.802 nel 2020) e sono costituite dalle spese di funzionamento, da interventi diversi, da oneri comuni, da trattamenti di quiescenza, integrativi e sostitutivi nonché da accantonamenti a fondi rischi ed oneri. Le stesse rappresentano il 20,02 per cento dell'importo aggregato delle uscite impegnate (euro 85.493.768).

L'avanzo finanziario di parte corrente è pari ad euro 4.058.405 (+177 per cento rispetto all'esercizio 2020) e denota un saldo di gestione positivo, essenzialmente riconducibile ad un incremento delle entrate correnti più che proporzionale rispetto all'incremento delle uscite correnti.

Le entrate in conto capitale sono state pari ad euro 15.752.245 e sono state parzialmente impegnate in quanto riferite a gare già aggiudicate o in corso di aggiudicazione o a progetti esecutivi già maturi e cantierabili.

Le uscite in conto capitale ammontano - al netto dei depositi di terzi a cauzione per euro 50.500 - ad euro 24.578.446, e come già evidenziato sono state finanziate dalle entrate in conto capitale nonché dalle somme vincolate di cui all'avanzo di amministrazione accertato al 31 dicembre 2020 (quota residuale relative alle risorse assegnate con d.m. 5/2001, quote residuali del fondo perequativo anni pregressi, risorse del fondo perequativo assegnato per gli anni 2019 e quote residuali 2020 e 2021 nonché quota parte del fondo T.F.R.).

Il differenziale tra l'ammontare delle entrate in conto capitale e delle uscite in conto capitale evidenzia saldo negativo di tale gestione pari ad euro -8.876.701.

Nella tabella che segue vengono analizzate in dettaglio le voci di entrata e di spesa che hanno determinato il disavanzo finanziario pari ad -4.818.296 euro.

Tabella 16 - Rendiconto gestionale

	2020	2021	Var. %
ENTRATE CORRENTI			
Entrate tributarie	2.460.890	2.613.004	6,1
Vendita di beni e prestazione di servizi	3.461.025	7.679.220	121,9
Redditi e proventi patrimoniali	7.955.450	8.084.282	1,6
Poste correttive e compensative di spese correnti	961.719	440.267	-54,2
Entrate non classificabili in altre voci	1.836.815	2.364.855	28,7
TOTALE	16.675.899	21.181.628	27
ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
Alien.ne di immobi.ni tecniche e di beni imm.li	255.506	0	-100
Realizzo di valori mobiliari	40.000	0	-100
Trasferimenti dello Stato	122.182.857	15.701.745	-87,1
Trasferimenti della Regione	0	0	0
Trasferimenti da altri enti	0	0	0
Assunzione di altri debiti finanziari	179.758	50.500	-71,9
TOTALE	122.658.121	15.752.245	-87,1
PARTITE DI GIRO	7.689.573	43.791.133	469,4
TOTALE GENERALE ENTRATE	147.023.593	80.725.006	-45
	2020	2021	Var. %
USCITE CORRENTI			
Uscite per gli organi dell'Ente	358.115	359.411	0,36
Oneri per il personale in attività di servizio	6.125.908	6.919.401	12,9
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizio	511.120	579.977	13,4
Totale spese di funzionamento	6.995.143	7.858.789	12,3
Uscite per prestazioni istituzionali	4.057.238	5.755.525	41,9
Uscite per prestazioni residuali	1.967.875	1.926.236	-2,1
Trasferimenti passivi	1.037.999	717.690	-30,9
Oneri tributari	708.124	219.799	-68,9
Poste correttive e compensative di entrate correnti	9.189	29.982	226,2
Uscite non classificabili in altre voci	342.537	511.265	49,2
Totale uscite interventi diversi	8.122.962	9.160.497	12,8
Oneri per il personale in quiescenza	92.697	103.937	12,1
TOTALE USCITE CORRENTI	15.210.802	17.123.223	12,6
USCITE IN CONTO CAPITALE			
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari	217.601.048	23.735.659	-89,1
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	783.340	697.810	-10,9
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari	0	0	0,0
Indennità di anzianità al personale cessato dal servizio	139.118	144.976	4,2
Estinzioni debiti diversi	179.758	50.500	-71,9
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	218.703.264	24.628.946	-88,7
PARTITE DI GIRO	7.689.573	43.791.133	469,4
TOTALE GENERALE USCITE	241.603.639	85.543.302	-64,6
Risultato finanziario	-94.580.046	-4.818.296	94,9

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del rendiconto generale 2021

Nell'ambito delle entrate correnti, le risorse tributarie crescono del 6,1 per cento e si attestano a 2,6 milioni, essenzialmente in ragione del maggior gettito delle tasse portuali sulle merci imbarcate e sbarcate provenienti dal porto di Palermo e dagli scali marittimi di Porto Empedocle e Trapani (euro 1.618.757) nonché dal gettito della tassa di ancoraggio proveniente dai tre scali marittimi (euro 835.287).

Le entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi - costituite in prevalenza da diritti fissi sull'imbarco dei passeggeri - sono pari ad euro 7.679.220 e fanno registrare un significativo incremento rispetto all'esercizio precedente (+121,9 per cento), in ragione dell'aumento del fatturato dei porti di Palermo (euro 3.919.191 a fronte di euro 2.822.594 nel 2020) e Trapani (euro 361.860 a fronte di euro 291.907 nel 2020).

Tale voce di bilancio comprende, inoltre, l'importo di euro 2.902.685, quale ristoro in conto esercizio assegnato dal Mims per mancati introiti derivanti dai diritti di porto.

La posta corrente costituita dai redditi e proventi patrimoniali risulta in crescita dell'1,6 per cento rispetto all'esercizio 2020 ed il relativo ammontare di euro 8.084.282 è composto da canoni concessori ed in minima parte da interessi attivi su titoli.

Passando alle entrate in conto capitale, i dati mostrano una flessione complessiva dell'87,1 per cento.

In particolare, i trasferimenti dallo Stato - corrispondenti al 10,71 per cento del totale delle entrate e da imputare per la maggior parte a risorse derivanti dalla ripartizione del Fondo perequativo per l'anno 2021 - si attestano sull'importo di 15,7 milioni, con significativa riduzione rispetto all'esercizio 2020, nel quale si erano registrati trasferimenti statali per 122,2 milioni.

Inoltre, non si registrano, nell'anno in esame, trasferimenti da parte della Regione siciliana o di altri enti locali né si rilevano alienazioni di immobilizzazioni tecniche.

La voce *"Assunzione di altri debiti finanziari"*, pari ad euro 50.500, è collegata al versamento di depositi cauzionali che trovano contropartita nella correlata voce delle uscite.

Le partite di giro mostrano un rilevante incremento del 469,4 per cento, passando da 7,7 a 43,8 milioni, e trovano corrispondenza con le rispettive uscite; l'Ente ha precisato, in sede di riscontro a nota istruttoria, che *"L'incremento deriva principalmente dagli accertamenti ed impegni assunti per riscuotere le somme erogate dal MIMS, nel corso del mese di Dicembre, per l'annualità 2021"*

e relativa a quanto assegnato dal D.M. 330 a valere sul Fondo Complementare al PNRR. Le predette somme sono state ricondotte nel Bilancio di Previsione 2022 nei relativi stanziamenti dei Capitoli di competenza (Art. 8 del regolamento di amministrazione e contabilità)".

Tale prassi contabile appare in contrasto con gli artt. 31, 36, c. 6, e 45, c. 2, del d.p.r. n. 97 del 2003, in base ai quali possono essere assunti impegni di spesa solo a seguito di obbligazioni giuridicamente perfezionate nelle quali è determinata la somma da pagare, il soggetto creditore e la ragione.

Durante la gestione possono anche essere prenotati impegni relativi a procedure in via di espletamento; tuttavia, i provvedimenti relativi - per i quali entro il termine dell'esercizio non è stata assunta dall'ente l'obbligazione di spesa verso i terzi - decadono e costituiscono economia di bilancio cui erano riferiti, concorrendo alla determinazione del risultato contabile di amministrazione.

L'inserimento nella situazione amministrativa di residui non corrispondenti ad effettivi accertamenti ed impegni contabili influenza sensibilmente il risultato di amministrazione.

Alla luce del rilievo che precede, deve altresì evidenziarsi il non corretto inserimento del relativo importo tra le partite di giro.

Sul versante della spesa, l'Ente ha assunto impegni per 85,5 milioni (a fronte di spese pari a 241,6 milioni nel 2020).

Il decremento è legato, soprattutto, all'andamento delle spese in conto capitale (-88,7 per cento), mentre le spese correnti crescono, nel complesso, del 12,6 per cento.

In ordine a queste ultime, le spese di funzionamento aumentano del 12,3 per cento, principalmente per effetto dell'incremento degli oneri relativi al personale in attività di servizio ⁽²¹⁾.

Per quanto attiene le altre spese correnti per interventi diversi, vengono in rilievo gli oneri per prestazioni istituzionali (art. 6, l. n. 84 del 1994), che aumentano del 41,9 per cento, raggiungendo l'importo di euro 5.755.525.

⁽²¹⁾ Assunzione in servizio di n. 5 dipendenti nell'ultimo trimestre 2020, riconoscimento dei compensi all'ufficio legale ed all'ufficiale rogante, erogazione degli aumenti previsti nel contratto nazionale per l'intero anno e degli aumenti previsti nella contrattazione decentrata nell'ultimo trimestre 2021, riconoscimento della indennità di vacanza contrattuale nonché del premio di produttività di competenza 2021 da erogare l'anno successivo al personale dipendente.

Nella categoria dei trasferimenti passivi, pari ad euro 717.690 sono comprese le spese relative alle quote associative (euro 225.169) nonché i versamenti all'Erario (pari a euro 414.846) in ottemperanza alle leggi di contenimento della spesa.

La categoria degli oneri tributari - per complessivi euro 219.799 - comprende le spese relative all'imposta sui redditi della società (Ires) per euro 114.627, contenente gli importi relativi agli acconti per l'anno di imposta 2021 nonché l'Irap calcolata sui compensi ai professionisti esterni (euro 38.193).

Le uscite non classificabili in altre voci (euro 511.265), comprendono le spese sostenute per il realizzo delle entrate e le uscite per liti, risarcimenti ad accessori.

Gli oneri per il personale in quiescenza (euro 103.937) si riferiscono a spese per la previdenza integrativa del personale.

La categoria delle spese in conto capitale fa registrare impegni per euro 24,6 mln, in diminuzione dell'88,7 per cento rispetto all'esercizio 2020.

In tale ambito, la tipologia di spesa di maggior rilievo attiene all'acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari, per complessivi euro 23.735.659 relativi alla fornitura di apparecchi illuminanti presso il Porto di Palermo (euro 368.968), al servizio di supporto per indagini e studi propedeutici all'aggiornamento della pianificazione portuale presso i Porti di Palermo, Termini Imerese e Gela (euro 168.360), al Servizio di supporto per la predisposizione della variante al PRP del Porto di Termini Imerese (euro 79.930), al Servizio di verifica della progettazione esecutiva *ex art. 26 d.lgs. 50/2016* per l'Interfaccia porto-città (euro 229.796) nonché a lavori di straordinaria manutenzione finanziati con le risorse di cui al Fondo perequativo *ex art. 1, c. 983, della legge 27 dicembre 2006, n. 296* (euro 16.513.850); inoltre, sono state impegnate somme per complessivi euro 448.178 correlate a servizi di progettazione per gli scali di Trapani e Porto Empedocle.

Le immobilizzazioni tecniche (euro 697.810) attengono all'acquisto di beni patrimonializzabili e fanno registrare impegni per la fornitura e l'installazione di paracolpi per le banchine di Palermo e Porto Empedocle nonché per l'acquisto di beni immateriali e di mobili e macchine di ufficio (in particolare *personal computer*, mobili e arredi per gli uffici).

Nel capitolo relativo all'indennità di anzianità al personale cessato dal servizio (euro 144.976), sono impegnate le somme relative alla cessazione dal servizio di un dipendente ed all'acconto sull'imposta sostitutiva del TFR prevista dal d.lgs. 18 febbraio 2000, n. 47.

6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui

I dati relativi alla situazione amministrativa, esposti nella tabella che segue, evidenziano l'incremento dell'avanzo di amministrazione - passato da euro 25.745.590 ad euro 27.330.951 (+6,1 per cento) - ed un avanzo libero (o disponibile) di ridotte dimensioni (pari a 6,8 milioni), il che denota il persistere di una modesta capacità di intervento dell'Ente a salvaguardia di possibili squilibri di bilancio.

La crescita delle riscossioni e del livello dei pagamenti ha modificato la consistenza della cassa, che ha raggiunto l'importo di euro 72,4 milioni (con incremento del 27,1 per cento rispetto all'esercizio precedente), generato dalla sommatoria tra il fondo di cassa iniziale pari ad euro 56,9 milioni, gli incassi per euro 104,6 milioni ed i pagamenti per euro 89,1 milioni.

L'avanzo di amministrazione (euro 27.330.951) pari al differenziale tra la consistenza della cassa alla fine dell'esercizio (euro 72.454.237) ed il disavanzo nella gestione residui (euro 45.123.286), registra un incremento dovuto essenzialmente alla maggior consistenza della cassa ed alla, sia pur contenuta, diminuzione dei residui passivi provenienti dagli impegni di spesa assunti sulla competenza dell'esercizio nonché dagli esercizi precedenti.

La quota vincolata, ridottasi grazie all'impiego del fondo per ripristino investimenti, ammonta ad euro 20.562.396, di cui euro 16.685.719 per opere infrastrutturali, euro 1.827.512 per il fondo TFR ed euro 2.049.164 per il fondo rischi⁽²²⁾.

⁽²²⁾ Tale fondo include la somma di euro 796.927 per le cause legali relative all'ex Autorità portuale di Trapani.

Tabella 17 - Situazione amministrativa

	2020	2021
Consistenza della cassa all'inizio dell'esercizio	54.323.400	56.967.936
Riscossioni		
in c/ competenza	35.006.987	73.101.913
in c/ residui	33.732.997	31.499.577
Totale riscossioni	68.739.984	104.601.490
Pagamenti		
in c/ competenza	21.584.969	23.678.153
in c/ residui	44.510.479	65.437.036
Totale pagamenti	66.095.448	89.115.189
Consistenza della cassa alla fine dell'esercizio	56.967.936	72.454.237
Residui attivi		
degli esercizi precedenti	150.086.618	230.308.352
dell'esercizio	112.016.606	7.623.094
Totale residui attivi	262.103.224	237.931.446
Residui passivi		
degli esercizi precedenti	73.306.902	221.189.583
dell'esercizio	220.018.668	61.865.149
Totale residui passivi	293.325.570	283.054.732
Avanzo di amminist.ne alla fine dell'esercizio	25.745.590	27.330.951
Parte vincolata		
al Trattamento di fine rapporto	1.623.995	1.827.512
ai Fondi per rischi ed oneri	666.928	*2.049.164
ai Contenziosi pendenti ex A.P. di Trapani	1.500.000	
al Fondo ripristino investimenti	18.143.135	16.685.719
Totale parte vincolata	21.934.058	20.562.396
Parte disponibile	3.811.532	6.768.555

* Tale posta di bilancio include i fondi per rischi ed oneri relativi ai contenziosi dell'ex Autorità Portuale di Trapani.

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del rendiconto generale 2021

L'ammontare complessivo dei residui, attivi e passivi, subisce una riduzione rispetto all'esercizio precedente, sebbene l'indice di smaltimento degli stessi risulti in flessione.

Tale fenomeno appare particolarmente evidente dai dati esposti nella tabella successiva, dove si mettono a confronto, per ciascuna delle due annualità 2020-2021, la parte corrente del conto residui, quella in conto capitale e le partite di giro, con separata evidenza dell'andamento complessivo.

Tabella 18 - Gestione dei residui

RESIDUI ATTIVI	Correnti	In conto capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza all'1.1.2020	3.744.164	187.366.322	1.221.504	192.331.990
Riscossioni	2.447.671	30.283.140	1.002.186	33.732.997
Variazioni	-154.105	-8.353.601	-4.670	-8.512.376
Residui da residui al 31.12.2020	1.142.389	148.729.581	214.648	150.086.618
Residui di competenza es. 2020	2.642.203	107.461.338	1.913.065	112.016.606
Consistenza all'1.1.2021	3.784.592	256.190.919	2.127.713	262.103.223
Riscossioni	2.168.358	28.177.587	1.153.632	31.499.577
Variazioni	-220.015	-8	-75.270	-295.293
Residui da residui al 31.12.2021	1.396.218	228.013.324	898.811	230.308.353
Residui di competenza es. 2021	5.318.598	296.500	2.007.996	7.623.094
Totale residui attivi al 31.12.2021	6.714.816	228.309.824	2.906.806	237.931.446
RESIDUI PASSIVI	Correnti	In conto capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza all'1.1.2020	2.847.947	116.369.299	1.478.661	120.695.907
Pagamenti	2.391.293	40.865.520	1.253.666	44.510.479
Variazioni	-141.612	-2.626.747	-110.168	-2.878.527
Residui da residui al 31.12.2020	315.042	72.877.032	114.827	73.306.901
Residui di competenza es. 2020	3.091.888	215.418.137	1.508.644	220.018.669
Consistenza all'1.1.2021	3.406.930	288.295.169	1.623.471	293.325.570
Pagamenti	2.492.241	61.677.964	1.266.831	65.437.036
Variazioni	-312.836	-6.385.949	-165	-6.698.951
Residui da residui al 31.12.2021	601.853	220.231.256	356.475	221.189.583
Residui di competenza es. 2021	3.696.017	21.640.467	36.528.664	61.865.149
Totale residui passivi al 31.12.2021	4.297.870	241.871.723	36.885.140	283.054.732

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del rendiconto generale 2021

I dati esposti in tabella mostrano come i residui attivi, muovendo da un totale di euro 262.103.223 al 1° gennaio 2021, si assestino ad euro 237.931.446 (-9,2 per cento) alla fine dell'esercizio, in ragione di incassi per euro 31.499.577, dell'eliminazione di residui per euro 295.293 e della formazione di nuovi residui per euro 7.623.094.

L'indice di smaltimento dei residui attivi presenta, nel complesso, un peggioramento, passando da 0,22 nel 2020 a 0,12 nel 2021; in particolare, risulta molto bassa la capacità di riscossione dei residui attivi in conto capitale.

Analogo fenomeno si riscontra per la gestione dei residui passivi, passati da euro 293.325.570 ad euro 283.054.732 (-3,5 per cento per cento) per effetto di pagamenti per euro 65.437.036, dell'eliminazione di residui per euro 6.698.951 e di residui di nuova formazione per euro 61.865.149.

Anche l'indice di smaltimento dei residui passivi presenta, nel complesso un peggioramento, passando da 0,39 nel 2020 a 0,25 nel 2021; in particolare, si evidenzia la ridotta capacità di

pagamento dei residui passivi in conto capitale, rispetto ai quali i pagamenti effettuati (euro 61.677.964) rappresentano il 21,39 per cento della consistenza iniziale (euro 288.295.169).

6.4 Il conto economico

Nella tabella che segue sono esposti i dati del conto economico del 2021, posti a confronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 19 - Conto economico

	2020	2021	Var. %
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o di servizi	15.801.310	17.252.237	9,1
Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio			
a) Altri ricavi e proventi	1.421.621	3.549.195	149,7
b) Contributi di competenza dell'esercizio	1.441.826	1.783.991	23,7
TOTALE A)	18.664.757	22.585.423	21,0
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	12.600	9.831	-22,0
Per servizi	6.985.451	8.935.001	27,9
Per godimento beni di terzi	8.233	9.033	9,7
Per il personale	6.098.621	6.927.052	13,6
Ammortamenti e svalutazioni	1.455.423	1.793.318	23,2
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-268	-5.995	-2.136,9
Accantonamenti per rischi	77.255	2.081.748	2.594,6
Oneri diversi di gestione	1.652.039	883.255	-46,5
TOTALE B)	16.289.354	20.633.244	26,7
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	2.375.403	1.952.179	-17,8
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Altri proventi finanziari (di crediti iscritti nelle immobiliz.ni)	93.230	29.317	-68,6
TOTALE C)	93.230	29.317	-68,6
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0,0
RISULTATO ECONOMICO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	2.468.633	1.981.496	-19,7
Imposte dell'esercizio	547.099	569.928	4,2
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	1.921.533	1.411.568	-26,5

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del rendiconto generale 2021

L'esercizio 2021 chiude con un avanzo economico di 1,4 milioni - in riduzione del 26,5 per cento rispetto all'avanzo del 2020 (pari a 1,9 milioni) - scaturente dalla somma algebrica tra il risultato operativo di euro 1.952.197, il saldo positivo dell'area finanziaria per euro 29.317 e le imposte dell'esercizio per euro 569.928.

Il valore della produzione, pari a 22,6 milioni, risulta in aumento del 21 per cento rispetto all'esercizio 2020 (in cui era pari a 18,7 milioni) ed è formato, prevalentemente, da *"proventi per prestazioni e servizi"*, complessivamente pari a circa 17,2 milioni, costituiti per la maggior parte da canoni concessori e da proventi a fronte del servizio generale per i passeggeri. Anche la voce *"altri ricavi e proventi"*, pari a 3,5 milioni, risulta in notevole aumento (149,7 per cento) ed è riconducibile, per la maggior parte, al contributo Mims per il mancato introito dei diritti di porto nell'anno 2021 (euro 2.902.685).

I costi della produzione subiscono un significativo incremento (+26,7 per cento) da ricondurre principalmente all'aumento degli accantonamenti per rischi nonché all'aumento dei costi per i servizi e dei costi per il personale. L'accantonamento per rischi (euro 2.081.748) segna un sensibile aumento rispetto all'esercizio precedente, riconducibile prevalentemente all'incremento del fondo rischi per cause legali (euro 226.316 ed euro 796.927) ed alla costituzione del fondo rischi per le operazioni militari di guerra in Ucraina (euro 1.000.000); in riferimento a quest'ultimo fondo, l'Ente ha rappresentato di aver tenuto conto - ai fini della determinazione del relativo ammontare - dell'incidenza negativa di tale vicenda sia in termini di minori entrate (calo di passeggeri) sia in termini di maggiori uscite (incremento dei costi di energia e gas).

L'incremento dei costi per i servizi rispetto all'esercizio precedente è pari ad euro 1.949.550 e tale variazione è riconducibile, per la maggior parte, all'incremento della spesa per la *security* portuale nonché alle prestazioni di terzi per servizi portuali.

Per quanto attiene agli ammortamenti ed alle svalutazioni (+23,2 per cento) l'Ente - al fine di mitigare gli effetti economici negativi sul bilancio d'esercizio dovuti al Covid-19 - ha esercitato la facoltà di deroga prevista dall'art. 60, c. 7-bis, d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, in materia di sospensione, fino al 100 per cento, dell'ammortamento annuo previsto dall'art. 2426 c.c., con l'obbligo di destinare a riserva indisponibile gli utili dell'esercizio per un ammontare pari alla quota di ammortamento non effettuata.

In forte diminuzione è la voce *"Oneri diversi di gestione"* (-46,5 per cento), in ragione principalmente dell'assenza di minusvalenze (pari ad euro 533.046 nel 2020) e di perdite su crediti inesigibili (pari ad euro 353.601 nel 2020).

Le imposte d'esercizio, per euro 569.928, si riferiscono all'Ires ed all'Irap.

6.5 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale dell'esercizio 2021, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 20 - Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2020	2021	Var. %
A) Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali	42.275.712	51.652.485	22,1
Immobilizzazioni materiali	2.555.347	325.990.995	12.657,2
Immobilizzazioni finanziarie	0	0	0
TOTALE A	44.831.059	377.643.479	742,3
B) Attivo circolante			
Rimanenze	6.987	12.982	85,8
Crediti	378.889.566	236.935.035	-37,4
Disponibilità liquide	60.573.664	94.014.485	55,2
TOTALE B)	439.470.217	330.962.502	-24,7
C) Risconti attivi	76.448	61.332	-19,8
TOTALE ATTIVO (A+B+C)	484.377.725	708.667.313	46,3
PASSIVITA'	2020	2021	Var. %
A) Patrimonio netto			
Fondo di dotazione	14.193.319	16.114.852	13,5
Altre riserve	3.644.434	180.835.144	4.861,9
Avanzi/disavanzi economici portati a nuovo	0	0	0,0
Avanzo/disavanzo economico d'esercizio	1.921.533	1.411.568	- 26,5
TOTALE A)	19.759.286	198.361.564	903,9
B) Fondi per rischi ed oneri			
- per altri rischi ed oneri futuri	927.309	3.009.001	224,4
TOTALE B)	927.309	3.009.001	224,4
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro	1.623.995	1.827.503	12,5
D) Debiti			
- verso finanziatori	579.441	0	-100
- verso fornitori	4.556.934	4.256.760	-6,6
- debiti tributari	735.104	733.159	-0,2
- verso istituti di previdenza	370.009	423.618	14,4
- verso lo Stato e altri soggetti pubblici	2.026.074	1.299.299	-35,9
- debiti diversi	943.597	36.263.940	3.743,1
TOTALE D)	9.211.159	42.976.776	366,6
E) Risconti passivi	452.855.977	462.492.469	2,1
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (A+B+C+D+E)	484.377.725	708.667.313	46,3

Fonte: elaborazione della Corte dei conti su dati del rendiconto generale 2021

Il valore del patrimonio netto, pari ad euro 198.361.564, è il risultato della somma algebrica fra il fondo di dotazione (euro 16.114.852), le altre riserve (euro 180.835.144) ed il risultato economico della gestione (euro 1.411.568).

Rispetto al 2020, il patrimonio netto registra un incremento del 903,9 per cento, riconducibile principalmente alla voce "*Altre riserve*", che raggiunge l'importo di euro 180.835.144 per effetto, come già detto, dell'incremento di euro 177.190.710 dovuto alla indebita costituzione di una riserva indisponibile a fronte dell'iscrizione, tra le attività patrimoniali proprie (e segnatamente tra le immobilizzazioni materiali alla voce "*terreni e fabbricati*"), di beni di terzi per un corrispondente ammontare.

Si rileva, altresì, che la crescita del fondo di dotazione, passato da euro 14.193.319 a euro 16.114.852 (+1.921.533 euro in valore assoluto), è dovuta alla iscrizione dell'avanzo economico dell'esercizio 2020, il quale avrebbe dovuto trovare più corretta allocazione alla voce "*Avanzi (Disavanzi) economici portati a nuovo*", al pari degli avanzi di gestione degli esercizi precedenti, in ragione del fatto che il loro intrinseco carattere disponibile confligge (salvo diverso avviso espresso con delibera del Comitato di gestione) con la natura del fondo di dotazione, posto a garanzia della struttura patrimoniale dell'Ente.

Infine, si rappresenta che l'Ente continua ad iscrivere alla voce "*Altre riserve*" l'importo di euro 3.644.434, costituito, in origine, da un accantonamento a riserva indisponibile delle somme provenienti dalla soppressione e liquidazione dell'ex A.P. di Trapani. Tale importo, in realtà, era stato trasferito nella contabilità dell'AdSP a copertura dei contenziosi giudiziari rimasti in essere al termine dell'attività liquidatoria dell'A.P. di Trapani, per le cui finalità l'AdSP aveva costituito un vincolo in contabilità finanziaria su una quota corrispondente dell'avanzo di amministrazione. Nel 2020, a seguito dell'attività di ricognizione svolta dai legali dell'Ente, la quota accantonata a riserva indisponibile è stata ridotta a euro 1.500.000, con contestuale creazione di una riserva volontaria indisponibile di euro 1.808.342 quale pegno a garanzia di un mutuo. Analoga riduzione ha riguardato la quota vincolata dell'avanzo di amministrazione. Nel 2021, si è proceduto allo svincolo sia della riserva indisponibile riveniente dall'ex Autorità Portuale di Trapani, per euro 703.073, sia dell'intera riserva volontaria indisponibile costituita a garanzia del mutuo, benché la riserva iscritta nel patrimonio netto sia rimasta sempre pari a euro 3.644.434 (di cui euro 796.927 quale quota

indisponibile residua a copertura dei contenziosi dell'A.P. di Trapani, ed euro 336.092 e 365.864 destinati, rispettivamente, a riserve indisponibili per la sospensione degli ammortamenti negli anni 2020 e 2021 ai sensi, rispettivamente, del d.l. n. 140 del 2020 e del d.l. n. 228 del 2021). Pertanto, con tale modalità operativa descritta in nota integrativa, la somma di euro 3.644.434, iscritta alla voce del patrimonio netto "*Altre riserve*", si sdoppia in una quota di riserva indisponibile, complessivamente pari a euro 1.498.883, e in una quota di riserva disponibile di euro 2.145.551.

Al riguardo, questa Corte osserva, in primo luogo, che lo stesso importo di euro 796.927, accantonato a riserva indisponibile quale copertura dei contenziosi dell'A.P. di Trapani, è stato accantonato, nel rendiconto 2021, anche nel fondo rischi e oneri, generando una irragionevole duplicazione di poste per la medesima finalità; in ragione della costituzione di detto fondo rischi, l'AdSP avrebbe dovuto rilasciare la riserva costituita in contropartita nel patrimonio netto per uguale ammontare o in proporzione all'esaurirsi del vincolo.

In secondo luogo, si osserva che la costituzione di un fondo di riserva ("*Altre riserve distintamente indicate*") all'interno delle voci del patrimonio netto presuppone una delibera del Comitato di gestione che autorizzi lo spostamento di risorse in bilancio e disponga la costituzione di un vincolo di destinazione per ciascuna di esse. Le medesime formalità sono richieste anche nel caso in cui le riserve del patrimonio netto siano da utilizzare discrezionalmente per tutte le possibili finalità gestionali. L'Ente, infatti, aveva riferito di aver iscritto le dette somme ricevute dall'A.P. di Trapani nel patrimonio netto in quanto ritenute "*parte integrante*" del patrimonio della neocostituita AdSP, a garanzia della struttura patrimoniale della stessa ⁽²³⁾.

Si rinnova, pertanto, l'invito a dare compiuta attuazione ai principi di chiarezza e coerenza interna del bilancio, a salvaguardia della correttezza contabile della gestione economico-finanziaria.

Con riguardo al totale delle attività patrimoniali, queste aumentano del 46,3 per cento, passando da 484,4 a 708,7 milioni, principalmente in ragione dell'incremento delle

⁽²³⁾ Come indicato nel referto sull'esercizio finanziario dell'AdSP per il 2019, la nota del 20 ottobre 2021 prosegue affermando che le somme provenienti dall'ex Autorità Portuale di Trapani "...non costituiscono dal punto di vista della contabilità economico patrimoniale una spesa futura, e quindi un costo, che l'Ente dovrà sostenere e per cui è necessario prevedere un relativo fondo rischi ed oneri nello stato patrimoniale".

immobilizzazioni immateriali (+22,1 per cento) e delle immobilizzazioni materiali (+12.657,2 per cento) nonché dell'aumento delle disponibilità liquide (+55,2 per cento).

L'incremento delle immobilizzazioni immateriali consegue ad acquisizioni effettuate nel corso dell'esercizio al netto dell'ammortamento.

Quanto alle immobilizzazioni materiali, l'aumento è dovuto - oltre che all'iscrizione di beni di terzi per euro 177.190.710 - anche all'iscrizione dell'importo di euro 145.813.383 alla voce "*Immobilizzazioni in corso e acconti*" che tiene conto di tutti i lavori in corso di durata ultrannuale finanziati da terzi, ed è stato effettuato - come precisato in nota integrativa - in applicazione del principio OIC 29 ed all'esito di specifico rilievo di questa Corte ⁽²⁴⁾ e l'Ente ha altresì provveduto alla conseguente riconciliazione tra crediti e residui attivi.

Le disponibilità liquide ammontano a 94 milioni (+55,2 per cento) e sono costituite dai valori in cassa (euro 1.800.000), da somme destinate e vincolate (euro 70.654.237) nonché da crediti di finanziamento corrispondenti alle somme anticipate all'Ente e da riscuotere sul conto di Tesoreria unica (euro 21.560.248) ⁽²⁵⁾.

L'Ente ha inoltre precisato, in nota integrativa, che la differenza (euro 21.560.248) tra l'ammontare delle disponibilità liquide (euro 94.014.485) ed il saldo emergente dalla situazione amministrativa allegata al rendiconto generale (euro 72.454.237) attiene alle somme anticipate dall'Ente per conto dell'Assessorato attività produttive Regione siciliana e del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Secondo quanto riferito in sede di riscontro istruttorio, tali somme corrispondono ad anticipazioni effettuate su stati di avanzamento lavori ed oggetto di finanziamenti assegnati, di cui l'Ente ha piena titolarità, sui quali può fare affidamento e dei quali può richiedere l'erogazione in qualsiasi momento all'Amministrazione competente sulla base di apposite convenzioni.

È, inoltre, da evidenziare la riduzione (per euro 141.954.531) dei crediti iscritti nell'attivo circolante e pari, nell'esercizio 2020, ad euro 378.889.566. La conseguente contrazione della

⁽²⁴⁾ Come osservato nel referto per l'esercizio 2020, la questione attiene all'esigenza di contabilizzazione degli importi delle immobilizzazioni non ancora acquisite, anziché tra i crediti dell'attivo circolante, nelle apposite voci delle "*immobilizzazioni in corso e acconti*" dell'attivo patrimoniale (in correlazione alle corrispondenti somme riportate nel rendiconto finanziario tra le spese in conto capitale), come indicato anche dalla circolare del Mef - Igf del 19 settembre 2002 al fine di assicurare la necessaria concordanza tra la contabilità economico-patrimoniale e quella finanziaria.

⁽²⁵⁾ A seguito delle modifiche introdotte dal d.lgs. 18 agosto 2015, n.139, l'AdSP contabilizza i crediti di finanziamento tra le disponibilità liquide dell'attivo circolante e non più tra le immobilizzazioni finanziarie.

voce di bilancio - dovuta all'applicazione del richiamato principio OIC 29 - ha determinato l'attuale consistenza della stessa (euro 236.935.035) con sostanziale riallineamento all'ammontare dei residui attivi (euro 237.931.446).

Tra le passività, il fondo per rischi ed oneri passa da euro 927.309 ad euro 3.009.001, segnando un incremento del 224,4 per cento, dovuto - come già evidenziato - alla costituzione del fondo rischi per le operazioni militari di guerra in Ucraina (euro 1.000.000) nonché ai fondi rischi per cause legali (euro 226.316 ed euro 796.927, quest'ultimo riferito ai sinistri dell'ex Autorità Portuale di Trapani).

Nelle passività dello stato patrimoniale figura anche il fondo TFR per euro 1.827.503 - la cui consistenza segna una variazione in positivo per euro (euro 203.508) pari alla differenza tra nuovi accantonamenti (euro 348.48) ed utilizzi (euro 144.976) nel corso dell'esercizio 2021 - corrispondente al totale delle indennità maturate a favore dei dipendenti in carico, al netto dell'imposta sostitutiva sulla rivalutazione maturata.

Si rileva il significativo incremento dell'esposizione debitoria complessiva - che passa da euro 9.211.159 ad euro 42.976.776 (+366,6 per cento) - principalmente in ragione dell'aumento dei *"debiti diversi"* che passano da euro 943.597 ad euro 36.263.940, somma in gran parte riconducibile (euro 34.747.309) agli impegni assunti in uscita tra le partite di giro in conseguenza di quanto rappresentato circa la riscossione delle somme a valere sul Fondo Complementare al PNRR, annualità 2021, erogate dal Mims nel dicembre 2021.

Dalle voci che compongono i risconti passivi (pari, nel 2021, a complessivi euro 462.492.469) emerge, invece, l'ammontare delle entrate accertate e/o riscosse per la realizzazione di opere infrastrutturali, di competenza degli esercizi successivi in quanto ancora da attuare.

La consistenza di detti proventi sospesi (corrispondenti al costo di acquisizione delle opere da realizzare) è cresciuta nel 2020 ed è aumentata nel 2021 del 2,1 per cento, passando da euro 452.855.977 ad euro 462.492.469.

Il fenomeno, che nella sua fisiologia evidenzia l'accumulo delle risorse complessivamente assegnate all'Ente in attesa che vengano ultimati i lavori cui le stesse sono preordinate, è anche indice del tempo necessario perché l'opera entri in esercizio e prenda avvio, ove previsto, il relativo piano di ammortamento.

7. SINTESI CONCLUSIVA

L'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha assorbito le funzioni della soppressa Autorità portuale di Palermo a decorrere dal 28 giugno 2017, aggiungendo ai porti di Palermo e Termini Imerese quelli di Trapani e Porto Empedocle.

A far data dal 10 novembre 2021, l'ambito circoscrizionale è stato esteso ai porti Rifugio di Gela, Isola di Gela e Licata, cui si è aggiunto, da ultimo, anche il porto di Sciacca.

I porti del *network* sono compresi all'interno della Zona economica speciale della Sicilia Occidentale - ente preordinato ad individuare e valorizzare i nessi economico-funzionali tra infrastrutture portuali ed aree produttive - confluita nella Zona economica speciale per il Mezzogiorno (ZES unica).

Sono organi dell'AdSP il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti, tutti regolarmente rinnovati.

A supporto dei processi decisionali è istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare, organo collegiale rappresentativo con funzioni consultive.

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si è avvalsa - nell'esercizio in esame - di un Segretariato generale nel quale hanno operato n. 70 unità di personale, su una dotazione organica di n. 81 unità.

Rispetto al 2020, i costi per il personale sono aumentati del 12,95 per cento, attestandosi sull'importo di complessivi 6,9 milioni, a cui corrisponde l'aumento del costo medio unitario, passato da euro 91,07 migliaia del 2020 ad euro 103,81 migliaia nel 2021.

In ordine all'attività programmatica, il Dpss - formalmente adottato dal Comitato di gestione con delibera n. 12 del 20 dicembre 2021 - ha ottenuto il parere dei comuni interessati (Palermo e Termini Imerese) e quello della Regione siciliana con deliberazione n. 251 del 17 maggio 2022, ed è stato approvato dal Ministero dei trasporti con d.m. n. 405 del 22 dicembre 2022.

Il Piano operativo triennale 2020-2022 individua come prioritari per tutti i porti del sistema la realizzazione dei dragaggi del fondale marino ed il consolidamento delle banchine, per accogliere le navi da crociera e le portacontainer di ultima generazione. A questi si aggiungono gli interventi rivolti alle città, che riguardano gli impianti di *security*, il recupero dei porticcioli che insistono sulle borgate marinare e la dotazione di nuovi *terminal* per l'accoglienza dei passeggeri.

Per quanto attiene agli interventi infrastrutturali, si osserva che nel 2021, i lavori di escavo per il ripristino dei fondali del canale di ingresso del bacino Crispi n. 3 ed il connesso rifiorimento della mantellata foranea della diga industriale sono stati eseguiti per il 90 per cento.

All'esito dell'ultimazione dell'intervento di consolidamento e messa in sicurezza statica del bacino di carenaggio da 150.000 t.p.l., è proseguita l'attività relativa alle due opere commissariate, costituite dal completamento del secondo lotto funzionale del bacino di carenaggio suddetto e dalla messa in sicurezza dello stesso, per le quali nel corso del 2021 sono stati redatti, rispettivamente, il progetto definitivo ed il progetto di fattibilità tecnico-economica, mentre nel 2022 sono state avviate le procedure di gara.

I lavori di riqualificazione del Molo Trapezoidale hanno raggiunto, alla fine del 2022, una percentuale di esecuzione del 73 per cento.

Sempre in relazione al porto di Palermo, nel corso del 2021, erano in fase di progettazione i lavori di rifacimento delle linee elettriche in bassa tensione e di adeguamento dell'impianto elettrico esistente, nonché gli interventi di adeguamento della viabilità portuale e di accesso al porto ed era in fase di verifica il progetto per la riqualificazione del porto di Sant'Erasmo, mentre era eseguito al 90 per cento l'intervento di rifunzionalizzazione idraulica del canale emissario e delle opere connesse, erano eseguite al 30 per cento le opere di messa in sicurezza del porto di Sant'Erasmo, erano eseguiti al 60 per cento gli interventi di manutenzione straordinaria delle aree di pertinenza, degli edifici e degli impianti portuali.

Con riguardo alle grandi opere infrastrutturali programmate per il porto di Termini Imerese, i lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto sono stati eseguiti nel corso del 2021 per il 90 per cento ed hanno raggiunto alla fine del 2022 una percentuale di realizzazione del 95 per cento, mentre i lavori di completamento del molo sottoflutto, realizzati al 25 per cento nel 2021, hanno raggiunto, alla fine del 2022, una percentuale dell'80 per cento. Inoltre, nel 2022 sono stati interamente eseguiti i lavori di cui al secondo stralcio di completamento del rifiorimento della mantellata della diga foranea, realizzati solo per il 57 per cento alla fine del 2021.

Nell'esercizio in esame è stato approvato il progetto esecutivo per la rettifica della banchina di riva del molo sottoflutto ed era in corso la verifica del progetto esecutivo per il piazzale in testa al prolungamento della diga di sottoflutto, che nel 2022 sarebbe stato realizzato al 10 per cento.

Quanto al dragaggio del porto a quota -10,00 m, alla consegna parziale dei lavori effettuata nel 2021 hanno fatto seguito la consegna definitiva e l'avvio delle opere, realizzate, alla fine del 2022, per il 7 per cento.

A tali opere si aggiungono i lavori di manutenzione straordinaria delle aree di pertinenza, edifici e impianti portuali.

Deve, inoltre, segnalarsi l'integrale esecuzione, nel 2021, degli interventi manutentivi per il porto di Trapani e dei lavori di *restyling* della stazione marittima, mentre erano ancora in fase progettuale i lavori di rimozione della diga Ronciglio e di dragaggio delle relative aree, nonché i lavori di realizzazione del nuovo *terminal* crociere molo a T, e di consolidamento ed adeguamento antisismico del vecchio molo Ronciglio e della banchina di Riva.

Per quanto attiene alle opere da realizzare presso lo scalo di Porto Empedocle, nell'esercizio 2021 erano in fase di progettazione i lavori di dragaggio del porto (caratterizzazione dei sedimenti) e quelli di demolizione, recinzione, riqualificazione e bonifica dell'area in località Salsetto, mentre erano in corso le gare per l'affidamento della progettazione relativa ai lavori di banchinamento del molo Crispi SO e del nuovo *terminal purpose* con *restyling* e adeguamento funzionale degli edifici demaniali, nonché per l'affidamento dei lavori di demolizione dell'ex ufficio leva e di sistemazione del piazzale. I lavori di manutenzione oggetto del contratto-quadro - realizzati al 40 per cento - sarebbero stati completati alla fine dell'esercizio successivo. L'AdSP partecipa, inoltre, alla realizzazione di dodici progetti finanziati con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano Nazionale Complementare (PNC). Nel complesso, l'AdSP ha ricevuto fondi a valere sulle risorse del PNRR-PNC per euro 129.954.668 ed ha eseguito pagamenti per euro 51.289.462.

In aggiunta all'attività di pianificazione ed attuazione delle opere portuali, l'AdSP provvede al rilascio di titoli concessori per la disponibilità delle aree demaniali e titoli autorizzatori per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali.

La relativa disciplina interna dovrà conformarsi alle disposizioni regolamentari adottate con decreto Mit n. 202 del 28 dicembre 2022, di attuazione dell'art. 18, l. 28 gennaio 1994, n. 84, come novellato dall'art. 5, l. 5 agosto 2022, n. 118.

Quanto alle concessioni, si registra una flessione riguardo ai rinnovi (-22 per cento) in un quadro complessivamente caratterizzato dall'incremento delle licenze totali in essere (+8,2 per

cento), in ragione dell'aumento di queste negli scali di Palermo (+21,3 per cento), di Termini Imerese (+12,5 per cento) e di Trapani (+6,4 per cento).

I canoni concessori demaniali sono aumentati dell'8,64 per cento, per un ammontare che ha raggiunto gli 8 milioni l'anno, con una significativa incidenza sulle entrate correnti (38,2 per cento) ed un tasso di riscossione (94,6 per cento) in miglioramento.

Nonostante la situazione di emergenza sanitaria, il traffico portuale delle merci nei porti del sistema del Mare di Sicilia Occidentale non ha risentito particolarmente degli effetti pandemici, grazie alla crescita dei flussi di merci nei porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.

In particolare, si evidenzia la significativa crescita del traffico merci, con oltre 10,1 milioni di tonnellate di merci movimentate (+18,97 per cento rispetto al 2020), nonché del flusso complessivo dei passeggeri che si attesta su circa 2,3 milioni di unità (+26,92 per cento rispetto al 2020).

Si registra, inoltre, un notevole incremento del risultato finanziario di competenza (che passa da -94,5 milioni a -4,8 milioni), nonché un aumento dell'avanzo di amministrazione (che passa da 25,7 milioni a 27,3 milioni).

Sotto il profilo economico, la gestione ha chiuso con un avanzo di euro 1.411.568, in diminuzione del 26,5 per cento rispetto all'esercizio precedente, con corrispondente incremento del netto patrimoniale.

Il patrimonio netto raggiunge l'importo di euro 198.361.564, con un incremento del 903,9 per cento, riconducibile principalmente alla voce "*Altre riserve*" che raggiunge l'importo di euro 180.835.144, per effetto dell'incremento di euro 177.190.710 dovuto alla costituzione di una riserva indisponibile a fronte dell'iscrizione, tra le attività (e segnatamente tra le immobilizzazioni materiali alla voce "*terreni e fabbricati*"), di beni di terzi per un corrispondente ammontare.

Il rilevante incremento che ha interessato quest'ultima voce di bilancio (euro 177.190.710) corrisponde ad un importo riferito ai beni indisponibili ricompresi nel demanio marittimo all'interno della circoscrizione dell'Ente, e da questo amministrati in via esclusiva. Nel rendiconto in esame, l'AdSP riferisce che tale ammontare non risultava dallo stato

patrimoniale dell'esercizio 2020, ma costituiva quota parte della voce "*beni di terzi*" riportato nella relativa nota integrativa.

Si evidenzia, in merito, l'insussistenza dei presupposti per siffatta rappresentazione del dato contabile, avuto riguardo all'insussistenza di un diritto dominicale dell'Ente sui beni in questione.

La Sezione invita, pertanto, l'Ente a rettificare sia il valore delle immobilizzazioni materiali, depurando la voce "*terreni e fabbricati*" dell'importo di euro 177.190.710 riferito ai beni indisponibili ricompresi nel demanio marittimo, sia il valore delle riserve indisponibili iscritte in contropartita nel patrimonio netto per il medesimo importo, il quale dovrà trovare allocazione direttamente tra i conti d'ordine. Più in generale, rinnova l'invito a dare compiuta attuazione ai principi di chiarezza e coerenza interna del bilancio, a salvaguardia della correttezza contabile della gestione economico-finanziaria, specie con riguardo alla corretta imputazione degli avanzi di gestione e delle altre riserve del patrimonio netto.

Le partite di giro mostrano un rilevante incremento del 469,4 per cento, passando da 7,7 a 43,8 milioni, il quale, secondo quanto rappresentato dall'Ente in sede di riscontro a nota istruttoria, deriva principalmente dagli accertamenti ed impegni assunti per riscuotere le somme erogate dal Mims, nel corso del mese di dicembre, per l'annualità 2021 e relativa a quanto assegnato dal d.m. n. 330 del 2021 a valere sul Fondo Complementare al PNRR.

Tale prassi contabile appare in contrasto con gli artt. 31, 36, c. 6, e 45, c. 2, del d.p.r. n. 97 del 2003, in base ai quali possono essere assunti impegni di spesa solo a seguito di obbligazioni giuridicamente perfezionate nelle quali è determinata la somma da pagare, il soggetto creditore e la ragione. Alla luce del rilievo che precede, deve altresì evidenziarsi l'inammissibile inserimento del relativo importo tra le partite di giro.

Si rileva, inoltre, una significativa riduzione dei crediti (passati da 378,9 milioni a 236,9 milioni) ed un incremento dei risconti passivi (passati da 452,9 milioni a 462,5 milioni), le cui poste registrano, nelle more della esecuzione dei lavori, gli importi delle entrate accertate di competenza degli esercizi successivi.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

