



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio



Gioia Tauro



Corigliano



Crotona



Palmi



Vibo Valentia

Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

RELAZIONE ANNUALE SULL'ATTIVITÀ SVOLTA NEL CORSO DELL'ANNO 2025
(art. 8, co. 4, art. 9, co. 5, lett. e) e art. 16, co. 2, legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come modificata
dal D.Lgs. 169/2016 e ss.mm.ii.)

AdSP – MTMI

Sommario

Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio	1
PREMESSA	4
1 ASPETTI ORGANIZZATIVI	5
1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento agli obiettivi individuati dalla Direttiva del Ministro del 20 febbraio 2024, n. 43.	5
1.2 Compilazione della tabella allegata relativa al personale (Tabella 1)	8
1.3 Articolazione della struttura organizzativa, con particolare riferimento al regolamento che disciplina gli organi e gli uffici	8
2 ATTIVITÀ OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO	10
2.1 Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale con notizie sullo stato di attuazione.	10
2.2 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri e compilazione della tabella allegata (Tabella 2) per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali; tale tabella dovrà riportare anche il calcolo della variazione percentuale rispetto all'anno precedente.	10
2.3 Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle Entrate correnti.	10
2.4 Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale, nonché del costo unitario della stessa e ogni altra voce di costo attinente al personale, in coerenza con quanto riportato nella Tabella 1 riguardante i dati del personale.	10
2.5 Interventi ricompresi nell'elenco annuale del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: stato di attuazione degli interventi programmati per il 2025, alla data del 31/12/2025, compilando la relativa tabella allegata (Tabella 3).	11
3 ATTIVITÀ SVOLTE IN AMBITO PORTUALE	11
3.1 Servizi di interesse generale.	11
3.1.1 Esito delle verifiche sulle competenze in materia di servizi di interesse generale di cui alla Circolare MIT prot. 10251 del 17.4.2018.	13
3.2 Articoli 16, 17 e 18 della Legge n. 84/94	13
3.2.1 Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni svolti nell'anno.	17
3.2.2 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 10 dell'articolo 18 e dell'articolo 9 del d.i. n. 202/2022.	18
3.2.3 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 6 dell'articolo 16 della L. 84/1994.	21
3.2.4 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 17, comma 2 della L. 84/1994 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17 comma 5 della L. 84/1994.	31
3.2.5 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17 della L. 84/1994.	33
3.2.6 Notizie in merito all'applicazione del comma 15-bis dell'articolo 17 della L. 84/1994.	33
3.3 Attività di cui all'articolo 68 cod. nav. e attività residuali.	33
3.3.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla regolamentazione della materia.	34
4 LAVORO PORTUALE	35
4.1 Approfondimento sul Piano organico del porto vigente, redatto ai sensi dell'art. 8, c. 3, lett. s-bis e 3-bis, con riferimento alle misure intraprese ai sensi dello stesso, piani di interventi adottati, nonché eventuali criticità e prospettive future del lavoro portuale.	35
4.2 Approfondimento sulla valutazione di congruità annuale degli organici delle imprese di cui all'art. 17, l. 84/94 ai sensi della Direttiva del Ministro del 5 agosto 2008, diffusa con la circolare n. 10445 del 24 settembre 2008.	37
4.3 Verifiche ed eventuali criticità emerse in relazione all'esercizio dei poteri di cui all'art. 24, c. 2-bis della L. 84/1994, sulla vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa.	38
5 MANUTENZIONE ORDINARIA/STRAORDINARIA E INTERVENTI INFRASTRUTTURALI – OPERE DI	

GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE	40
5.1 Opere di grande infrastrutturazione: quadro economico, elenco e stato di avanzamento (tecnico e finanziario) delle opere avviate, costi di realizzazione, con indicazione della relativa fonte di finanziamento, compilando la relativa tabella allegata (Tabella 4). Ogni opera dovrà corredata del relativo CUP identificativo. _	40
5.2 Infrastrutture finalizzate alle “autostrade del mare”, risultati finali e prospettive future. _____	44
5.3 Aggiornamenti in merito sull’attuazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale. _____	44
6 OPERE COMMISSARIALI (OVE PRESENTI)	44
6.1 Notizie sullo stato di realizzazione dell’opera e sulle criticità rilevate nel corso della stessa e compilazione dell’allegata scheda anagrafica. _____	44
7 FINANZIAMENTI COMUNITARI E/O REGIONALI	44
7.1 Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o a progetti utili allo sviluppo della portualità. _____	44
8 GESTIONE DEL DEMANIO	45
8.1 Notizie di carattere generale e compilazione della relativa tabella allegata (Tabella 5) _____	45
8.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità. _____	46
8.3 Attività di controllo sul demanio marittimo. _____	47
8.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell’art. 36 del Codice della Navigazione e compilazione della Tabella 6. _____	47
9 TASSE PORTUALI	47
9.1 Entrate per tasse distinte tra tassa d’ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali con compilazione dell’allegata tabella (Tabella 7), con un approfondimento sull’utilizzo dei parametri adottati ai sensi del DPR n. 107/2009 _____	47
10 CONTENZIOSO	48
10.1 Relazione analitica sui contenziosi pendenti e quelli conclusi nell’ultimo triennio. _____	49
10.2 Notizie in merito ai criteri di affidamento degli incarichi di patrocinio legale a professionisti esterni. ___	74

PREMESSA

Il presente documento viene redatto ai sensi degli artt. 8, co. 4, art. 9, co. 5, lett. e) e art. 16, co. 2, legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come modificata dal D.Lgs. 169/2016 e ss.mm.ii, seguendo le indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, trasmesse con nota prot. n. 3602 del 27/3/2026.

La presente relazione è predisposta con esclusivo riferimento all'attività svolta dall'AdSP nell'anno 2025. In particolare è fatto specifico riferimento agli aspetti organizzativi dell'Ente (notizie relative al personale, ai concorsi svolti, conclusi e in corso di svolgimento); all'attività operativa, di pianificazione e di sviluppo del porto (notizie in merito al Piano operativo triennale e alla sua revisione annuale, aggiornamenti in merito all'attuazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale); alle attività svolte in ambito portuale (notizie in merito al Piano organico porto e sue revisioni), su autorizzazioni e concessioni rilasciate nel 2025 ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94 e relative attività di verifica, tra cui quella prevista dal comma 8 dell'articolo 18, su attività di formazione dei lavoratori portuali, su applicazione comma 15bis dell'articolo 17, sull'affidamento dei servizi di interesse generale); agli interventi infrastrutturali, alla manutenzione ordinaria e straordinaria, alle opere di grande infrastrutturazione; alla gestione del demanio con particolare riferimento ai canoni, alla loro determinazione, riscossione e recupero.

La presente relazione fa riferimento alle attività svoltesi nell'anno 2025 nei Porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano – Rossano, Vibo Valentia Marina e Taureana di Palmi.

1 ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento agli obiettivi individuati dalla Direttiva del Ministro del 20 febbraio 2024, n. 43.

Nel corso dell'anno 2025 l'AdSP MTMI ha indirizzato la propria azione amministrativa nel perseguimento degli obiettivi strategici individuati dalla Direttiva in epigrafe, coniugando tale sforzo operativo con la necessità di assolvere alla propria mission istituzionale.

In particolare, gli obiettivi strategici in parola sono stati raggiunti con una percentuale pari al 100%, come sancito dal Ministero vigilante con nota prot. 3466 del 25/3/2025.

Si declina, di seguito, il dettaglio relativo ai singoli obiettivi strategici conseguiti:

OBIETTIVO ISTITUZIONALE GENERALE N.1.- Accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all'esercizio finanziario 2025

L'Ente ha redatto i cronoprogrammi relativi all'avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma triennale delle opere pubbliche- Annualità 2025, trasmettendo i cronoprogrammi procedurali il 15 settembre 2025. **L'obiettivo fissato entro il 31 dicembre è stato raggiunto con la percentuale del 72,5% per gli interventi relativi alle opere pubbliche contenute nel PTOP – Annualità 2025.**

Riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal MIT. -

*Riduzione di almeno il 10% dei residui passivi iscritti in conto capitale nel bilancio dell'Ente. **Riduzione di almeno il 10% dei residui passivi iscritti in conto capitale nel bilancio dell'Ente.***

.....

Nel corso degli ultimi anni, particolare attenzione è stata rivolta alla riduzione dei residui iscritti in conto capitale, relativamente agli interventi finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) che risultano tuttora in corso di progettazione o esecuzione.

Quanto alla riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal MIT, in corso di progettazione e/o esecuzione si precisa che:

Nel 2020 la ADSP MTMI ha ottenuto un finanziamento complessivo pari a € 4.400.000,00 destinato ai lavori di completamento del dragaggio del canale portuale. Di tale importo, nel corso del 2022 è stata effettuata una prima spesa di € 298.556,43, lasciando un residuo passivo di € 4.101.443,57 a fine 2024. Successivamente, nel 2025 ulteriori spese pari a € 70.368,34 hanno portato il residuo passivo a € 4.031.075,23.

Nel 2022 sono stati acquisiti ulteriori finanziamenti dal MIT per un ammontare totale di € 2.555.450,61, suddivisi come segue:

- € 2.300.000,00 per la realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontaliera (PCF - Punto PED/PDI), in virtù dell'accordo procedimentale sottoscritto tra AdSP MTMI e MIT il 18 ottobre 2022;
- € 255.450,61 per la manutenzione della viabilità stradale e della segnaletica nell'area degli uffici

amministrativi, come da nota MIT n. 37038 del 25 novembre 2022.

Nel 2024 le spese effettuate su tali interventi ammontano complessivamente a € 1.398.686,54, determinando un residuo passivo di € 1.156.764,07. Nel 2025 ulteriori spese pari a € 381.914,49 hanno ridotto il residuo passivo a € 774.849,58.

A seguito dell'accordo procedimentale n. 330 del 29 ottobre 2021, successivamente modificato con accordo aggiuntivo del 14 gennaio 2023, l'ente ha ottenuto finanziamenti a valere sui fondi PNC del MIT per i seguenti importi:

- € 2.000.000,00 per l'elettrificazione delle banchine Ro-Ro;
- € 18.370.000,00 per l'elettrificazione delle banchine di Levante.

Nel 2025, la spesa complessiva sostenuta per questi interventi ammonta a € 11.051.717,95, con un residuo passivo che si è attestato a € 9.318.282,05.

Considerando l'insieme degli interventi finanziati dal MIT, nell'anno 2025 la spesa totale effettuata è stata pari a € 11.504.000,78, rispetto a residui passivi iniziali pari a € 25.628.207,64 registrati nel 2024. Di conseguenza, i residui passivi risultano ridotti a € 14.124.282,86 a fine 2025.

La riduzione complessiva dei residui in conto capitale si attesta dunque al 44,88%. Questo risultato dimostra il raggiungimento pieno dell'obiettivo relativo all'accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale per l'esercizio finanziario 2025.

OBIETTIVO ISTITUZIONALE GENERALE N.2.- Prevenzione e repressione della corruzione nella Pubblica Amministrazione

*Potenziare la trasparenza dei contratti pubblici, prevedendo che la pubblicazione degli atti non avvenga in ordine temporale di emanazione degli stessi, ma ordinando le pubblicazioni per appalto, in modo che l'utente e il cittadino possano conoscere l'evolversi di un contratto pubblico, con allegati tutti gli atti di riferimento. - **Coordinamento del 100 % degli atti pubblicati entro il 31 dicembre 2024.***

.....

L'Ente, per il tramite del Settore competente "Pianificazione e Sviluppo" si è già adoperato per consentire una maggiore trasparenza riferita ai Contratti Pubblici. In tal senso sul sito dell'Ente, nella sezione "Amministrazione Trasparente – Bandi di gara e contratti dal 01.01.2024- Informazione sulle singole procedure Atti e Documenti" sono già previsti dei link di collegamento che indirizzano l'utente su una serie di notizie riguardanti ogni singolo appalto avviato e nello stesso tempo consentono ai visitatori di avere una conoscenza specifica e dettagliata di tutte le procedure. L'Ente ha operato per migliorare l'accessibilità a tutti gli atti di ogni singolo appalto. **L'obiettivo è stato raggiunto entro la data prevista del 31.12.2024.**

*Erogare, in favore dei dipendenti, una specifica formazione in tema di anticorruzione, trasparenza ed etica pubblica. - **Erogare specifica formazione in tema di anticorruzione, trasparenza ed etica pubblica ad almeno l'80% dei lavoratori dipendenti.***

.....

Sono stati effettuati i seguenti corsi:

- 18/9/2024- Legge 190/2012; - D.Lgs. 33/2013 agg. D.Lgs. 97/2016; - D.Lgs. 39/2013; - Linee guida ANAC (obblighi di pubblicazione del. 1310/2016); - Accesso civico e accesso generalizzato;
- 20/9/2024- La Privacy nella Trasparenza Amministrativa; - La nuova sezione Bandi di gara e contratti alla luce del D.Lgs. 36/2023 e della delibera ANAC 610 del 19/12/2023; - Eventuali domande e casi specifici
- 25/11/2024 - "Schede successive alla creazione del CIG sulla piattaforma TuttoGare – Etica e Comportamento.

La percentuale di formazione dei dipendenti è stata pari all'88%. Pertanto, l'obiettivo è stato raggiunto alla data del 31/12/2024.

OBIETTIVO ISTITUZIONALE GENERALE N.3.- Sicurezza delle operazioni e dei servizi portuali

*Potenziare le attività di controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale" e le sue successive modifiche ed integrazioni (in particolare il D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16,17 e 18, delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali." - **Provvedere ad incrementare, nel corrente anno, del 15% il numero di ispezioni alle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie concessorie di cui agli articoli 16,17 e 18, delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti.***

Il Settore competente "Vigilanza e Sicurezza", nel corso dell'anno 2024 ha verificato l'avvenuta analisi della valutazione dei rischi DVR, ha seguito le fasi del ciclo produttivo, lo ha scomposto e analizzato, ha identificato chi è a rischio, quali sono le persone esposte ai rischi lavorativi e ha valutato punto per punto la congruità delle misure di prevenzione e protezione intraprese dalle imprese analizzate. In termini numerici, sono state verificate n. 41 Ditte corrispondente ad un incremento in percentuale del 64% rispetto all'anno precedente 2023 (25 Ditte ispezionate). **Facendo riferimento ai dati sopraelencati, si evince che l'obiettivo è stato raggiunto entro la data del 31/12/2024**

OBIETTIVO ISTITUZIONALE GENERALE N.4.- Adeguamento delle infrastrutture e dei servizi cloud delle Autorità di sistema portuale ai livelli minimi di sicurezza, capacità elaborativa, risparmio energetico e affidabilità delle infrastrutture digitali per la Pubblica Amministrazione nonché delle ulteriori caratteristiche di qualità, sicurezza, performance, scalabilità e portabilità dei servizi cloud per la pubblica amministrazione. -

Attuare, entro 30 giugno 2024, interventi di realizzazione o di sviluppo volti alla progettazione e implementazione di PCS o loro evoluzioni applicative.

.....

L'Ente ha avviato, rendendolo operativo, il Proprio Port Community System che è accessibile dalla Home page del proprio sito Istituzionale. Entro la data prevista del 30.06.2024 è stata creata una interoperabilità con la PLN (Piattaforma Logistica Nazionale), con il sistema PMIS delle Capitanerie di Porto e con il sistema AIDA dell'Agenzia delle Dogane. In particolare, sono stati realizzati i servizi di:

- implementazione del modulo software info MRN (servizio per il controllo dello stato della

dichiarazione (svincolo, emissione del visto uscire su un MRN, presenza su manifesto e, dove previsto, il preavviso di arrivo);

- interoperabilità con PLN per upload manuale di statistiche sui traffici portuali gestiti dall'AdSP MTMI.

L'obiettivo è stato raggiunto per come verificabile dalla documentazione caricata sul Sistema Regis della Ragioneria Generale dello Stato.

Adesione alla PSN ovvero contrattualizzazione entro il 31.12.2024 della migrazione dei sistemi PCS delle Autorità di sistema portuale secondo i requisiti di cui alla determinazione del 15 dicembre 2021, n.628, dell'Agenzia per l'Italia digitale e alla determina del 18 gennaio 2022, n.307, dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale.

.....
L'AdSP MTMI, con atto del 08.03.2024, ha aderito al Contratto di servizi informatici per la migrazione in ambiente cloud della Piattaforma Logistica Nazionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" CPV 72410000-7, CUP D51F23001790006, CIG derivato A03DD3A6BA tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e la Società Polo Strategico Nazionale S.p.A. (PSN S.p.A.). **L'obiettivo è stato raggiunto.**

1.2 Compilazione della tabella allegata relativa al personale (Tabella 1)

Vedi tabella allegata

1.3 Articolazione della struttura organizzativa, con particolare riferimento al regolamento che disciplina gli organi e gli uffici

Nel corso del 2025 si è intervenuti sulla struttura organizzativa dell'Ente attraverso politiche del personale di valorizzazione delle professionalità esistenti e di rafforzamento degli organici con il consolidamento a tempo indeterminato di alcune figure professionali precedentemente assunte in prova, come da specifiche previsioni dei relativi bandi di concorso.

Nell'ambito delle politiche del personale, nel corso del 2025, si è dato continuità alla procedura di rafforzamento di molti uffici sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo.

In particolare, sono stati assunti a tempo pieno e indeterminato le seguenti figure professionali:

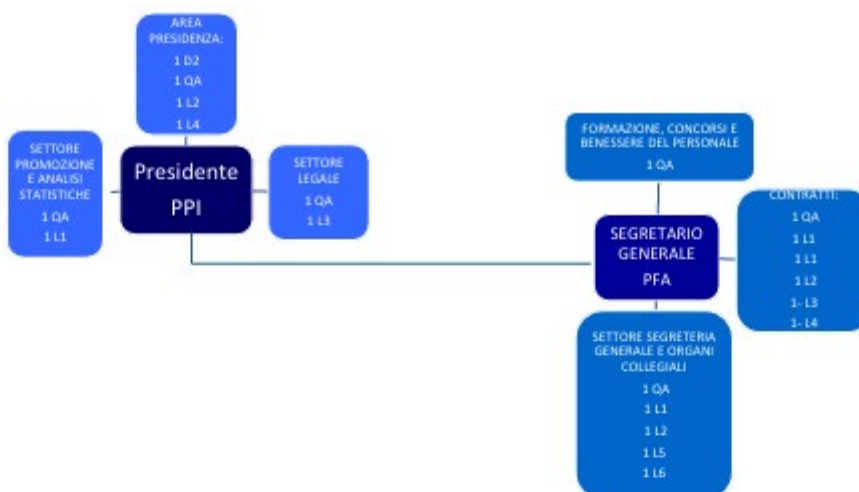
- n. 1 impiegato di III livello nell' Area Finanza - Controllo e Risorse Umane Settore Risorse Finanziarie e Contabilità.
- n. 1 quadro B nell'Area Tecnica – Settore Progettazione.

Si segnala inoltre che nel corso dell'anno di riferimento è stata registrata la cessazione del rapporto di lavoro per il raggiungimento dell'età pensionabile di n. 1 figura di III livello nell'Area Uffici Amministrativi Decentrati – Sede di Corigliano Calabro.

Inoltre, risultano in posizione di comando presso altre amministrazioni n. 2 unità di personale di cui una con qualifica Dirigenziale e una con qualifica di terzo livello.

Da ultimo, a completamento delle informazioni relative alla struttura organizzativa, si segnala che, con Decreto N° 6 del 30/1/2026, è stato approvato il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (P.I.A.O.) per il triennio 2026-2028, pubblicato all'indirizzo <https://www.portodigioiatauro.it/albopretorio/provvedimenti/2026/01/30/decreto-06-del-30-01-2026-approvazione-piano-integrato-di-attivit -e-organizzazione-p-i-a-o-dell-autorit -di-sistema-portuale-dei-mari-tirreno-meridionale-e-ionio-relativo-al-triennio-2026-2028-2796/>,

L'assetto amministrativo   quello riportato nello schema di organigramma che segue:



Le attribuzioni ed i compiti delle articolazioni organizzative dell'AdSP MTMI, oltre che dal medesimo

PTFP, sono disciplinati dall'Ordine di Servizio n. 02/2019 del 5/8/2019, in corso di revisione.

Il funzionamento del Comitato di Gestione dell'AdSP MTMI è disciplinato dal pertinente Regolamento approvato con Deliberazione dell'Organo n. 01/2021/ADSP-MTMI nella sua prima seduta del 30/9/2021.

Il funzionamento dell'Organismo di partenariato della risorsa mare è disciplinato dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti datato 18/11/2016 (in G.U.R.I. n. 5 del 7/1/2017), recante le "Modalità di designazione dei componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare nonché modalità di svolgimento della sua attività".

Il funzionamento delle Commissioni Consultive Locali è disciplinato dal pertinente Regolamento approvato con Decreto n. 20 del 14/2/2025, pubblicato all'indirizzo <https://portodigioiatauro.it/albopretorio/provvedimenti/2025/02/14/decreto-20-del-14-02-2025-approvazione-del-regolamento-per-il-funzionamento-delle-commissioni-consultive-locali-ex-art-15-della-l-84-94-e-s-m-i-dei-porti-rientranti-nella-circoscrizione-territoriale-dell-autorita-di-sistema-portuale-dei-mari-tirreno-meridionale-e-ionio-2371/>

2 ATTIVITÀ OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale con notizie sullo stato di attuazione.

Il piano Operativo Triennale è stato approvato con delibera del Comitato di Gestione n. 63 del 31 ottobre 2024 ed è stato oggetto di variazione a seguito dell'avvenuto finanziamento di:

- € 68.370.000,00 sul Fondo PNRR giusto Decreto Ministeriale n. 321 del 12.12.2024;
- € 491.830,00 sul Fondo PNRR, giusto Decreto Direttoriale dell'Università degli studi di Genova del 20.12.2024 n. 6320/2024;
- € 10.380.431,01 sul Fondo PN sicurezza 2021/2027.

La variazione del POT è stata approvata con delibera n. 69 del 18.02.2025.

2.2 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri e compilazione della tabella allegata (Tabella 2) per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali; tale tabella dovrà riportare anche il calcolo della variazione percentuale rispetto all'anno precedente.

Vedi tabella allegata

2.3 Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle Entrate correnti.

L'incidenza percentuale delle spese per il personale rispetto alle Entrate correnti è pari al 23,12%.

Vedi tabella allegata

2.4 Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale, nonché del costo unitario della stessa e ogni altra voce di costo attinente al personale, in coerenza con quanto riportato nella Tabella 1 riguardante i dati del personale.

L'incidenza percentuale della spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale è pari al 24,54%

Costo unitario del totale della spesa del personale: € 97.737,85. *(vedi tabella allegata)*

2.5 Interventi ricompresi nell'elenco annuale del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: stato di attuazione degli interventi programmati per il 2025, alla data del 31/12/2025, compilando la relativa tabella allegata (Tabella 3).

Vedi tabella allegata

3 ATTIVITÀ SVOLTE IN AMBITO PORTUALE

3.1 Servizi di interesse generale.

L'art. 106 del TFUE è suddiviso in tre commi: il primo è relativo alle imprese titolari di diritti speciali o esclusivi; il secondo concerne gli operatori economici incaricati della gestione di un servizio di interesse economico generale (SIEG); il terzo è relativo ai poteri della Commissione di adottare atti di portata generale in materia;

Per quanto di interesse del presente paragrafo, viene in rilievo il secondo comma della predetta norma eurounitaria, riguardante la possibilità di affidare ad una o più imprese l'incarico di gestire un servizio di interesse economico generale (SIEG).

L'art. 106, comma secondo, del TFUE introduce in realtà un regime parzialmente derogatorio poiché esso dispone che le imprese incaricate della gestione di un SIEG sono sottoposte alle norme del Trattato, ed in particolare alle regole di concorrenza, nella misura in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in fatto o in diritto, della specifica missione di servizio pubblico loro affidata.

Ad ogni buon conto, ai fini dell'applicazione di tale disposizione normativa eurounitaria deve verificarsi la sussistenza di tre condizioni giuridiche: (i) la natura di impresa degli operatori incaricati della gestione di un SIEG; (ii) che l'impresa sia formalmente "incaricata" della gestione di un SIEG da parte della pubblica autorità, non solo mediante la legge in senso formale e gli atti ad essa equiparati, ma anche tramite gli atti amministrativi, le concessioni o qualsiasi altro strumento di diritto pubblico; (iii) che l'incarico riguardi lo svolgimento di un servizio definibile come "di interesse economico generale" (SIEG).

In materia di SIEG il diritto dell'Unione lascia impregiudicata la libertà, per gli Stati membri, di definire quali attività essi ritengano essere servizi di interesse economico generale, il modo secondo cui tali servizi debbano essere organizzati e finanziati, nonché gli obblighi specifici di servizio pubblico a cui siano soggette le imprese incaricate. Un limite alla libertà degli Stati membri di definire i SIEG si incontra però nell'esercizio da parte dell'Unione di competenze settoriali in una determinata materia; se un settore, infatti è oggetto di armonizzazione a livello dell'Unione, gli Stati membri non sono più liberi di classificarlo o meno come di SIEG per beneficiare della deroga ai principi di concorrenza, prevista dall'art. 106 comma 2 TFUE, poiché eventuali misure derogatorie alla concorrenza possono difatti essere applicate solo se previste dalla disciplina ad hoc contenuta nelle specifiche direttive di settore.

In materia di “servizi portuali” l’Unione ha inteso esercitare le suddette competenze, istituendo, mediante il Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento e del Consiglio in data 15/2/2017, un quadro normativo per la fornitura di tali servizi.

L’art. 1, comma 2, lett. e) del precitato Regolamento (UE) 2017/352, include tra i servizi portuali la “raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico”, la cui definizione è declinata all’art. 2, punto 10), come il ricevimento dei rifiuti prodotti dalla nave e dei residui del carico da parte di qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile in grado di ricevere tali rifiuti o residui, ai sensi della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

La direttiva 2000/59/CE è stata abrogata dalla direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, recepita nell’ambito dell’ordinamento nazionale con il D. L.gs. 8/11/2021, n. 197.

Ai sensi dell’art. 6, comma 4, lett. c) della L. 84/94 e s.m.i. le Autorità di Sistema Portuale provvedono all’affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, tra i quali rientra quello inerente la raccolta dei rifiuti prodotti a bordo delle navi e dei residui del carico; l’esecuzione delle attività di cui all’anzidetto comma 4, lettera c) è affidata in concessione dall’AdSP mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 36/2023 e s.m.i. (Codice dei Contratti), ai sensi dell’art. 6, comma 10, della L. 84/94.

Specularmente, l’art. 4, comma 7, del D. L.gs. 197/2021 prevede che l'affidamento dei lavori per la realizzazione degli impianti portuali di raccolta, nonché del relativo servizio di raccolta dei rifiuti, avviene in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente in materia di appalti, affidamenti e concessioni, con particolare riferimento al regolamento (UE) 352/2017.

Lo stesso Ministero vigilante, con nota prot. 10251 del 17/4/2018, aveva inteso impartire specifiche direttive, invitando le Autorità di Sistema Portuale ad attenersi a criteri di stretta legalità in materia, limitando la propria azione amministrativa all’affidamento in concessione, previa procedura ad evidenza pubblica, del solo servizio di ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi, in quanto disciplinato da specifica normativa comunitaria (Direttiva 2000/59/CE ora abrogata e sostituita dalla direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019).

In ossequio al suaccennato quadro normativo di riferimento nonché alle indicazioni ministeriali l’AdSP MTMI, il servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per i porti di Gioia Tauro e Taureana di Palmi è stato affidato alla Ecologia Oggi S.p.a., con sede in Via Colonnello Cassoli, 18- 88046 Lamezia Terme (CZ) con la quale è stata stipulato in forma di atto pubblico, la concessione n. 18/2022 del registro concessioni Rep. Atti n° 75/2022 del 04/11/2022.

Analogo servizio, riferito ai porti di Crotone e Corigliano Calabro è stato affidato al soggetto concessionario SIR S.p.A. con sede in Via Per Pandi n.6 – Zona Industriale - 72100 Brindisi - P.IVA 02097540740, previo espletamento di procedura selettiva di evidenza pubblica di scelta del contraente, con Decreto n. 132/2024/AdSP-MTMI del 6/6/2024 pubblicato all’indirizzo: <https://www.portodigioiatauro.it/albopretorio/provvedimenti/2024/06/06/decreto-132-del-06-06-2024-procedura-aperta-per-l-individuazione-del-soggetto-giuridico-unico-concessionario-del->

[servizio-di-raccolta-e-gestione-dei-rifiuti-e-dei-residui-di-carico-delle-navi-nei-porti-di-crotone-e-corigliano-rossano-cig-9698706960-porto-di-corigliano-calabro-cig-96985096cf-porto-di-crotone-aggiudicazione-efficace-ai-sensi-dell-art-17-c-5-del-d-lgs-36-del-31-03-2023--2028/](#)

In esito a tale procedura è stata stipulata la Concessione n. 04/2025 repertorio 99/2025 in data 21.01.2025 avente validità dal 01.01.2025 al 31.12.2027

Questo Ente ha altresì individuato, quale servizio di interesse generale, quello relativo alla manovra ferroviaria nel comprensorio portuale di Gioia Tauro, disciplinato con specifico Regolamento comprensoriale (ReCoMaf), redatto da questo Ente ed approvato con Delibera dell'allora Comitato Portuale n. 49/2021 del 24/3/2021 a mente della Delibera ART n.130/2019 del 30/9/2019, per il quale è stata avviata la relativa procedura negoziata con Decreto n. 182/2024/AdSP MTMI del 28/8/2024.

Con verbale di conclusione di gara in data 5/12/2024, il R.U.P. ha accertato l'insussistenza di offerte pervenute, certificando che la gara in parola era andata deserta; di ciò l'Ente ha preso atto con Decreto n. 235 del 9/12/2024. È allo studio la possibilità di erogare tale servizio – unitamente alla Regione Calabria - mediante forme di Partnership Pubblico Privato ai sensi del combinato disposto dell'art. 6, comma 11 della L. 84/941 e s.m.i. e dell'art. 17 del D. L.gs. 175/2016 e s.m.i., mediante affidamento in esito procedura di gara a doppio oggetto.

3.1.1 Esito delle verifiche sulle competenze in materia di servizi di interesse generale di cui alla Circolare MIT prot. 10251 del 17.4.2018.

Questo Ente non ha ancora rilevato le condizioni per sussumere nella categoria dei servizi di interesse generale altre attività svolgentesi nei porti della circoscrizione territoriale, alla luce dei criteri discretivi indicati nella nota ministeriale prot. 10251 del 17/4/2018, in termini di esposizione alla concorrenza. Poiché presso il porto di Crotona è attivo da qualche anno un terminal crocieristico che opera in regime concessorio demaniale marittimo, questa AdSP sta verificando il consolidarsi di tale modalità di traffico ai fini della sua futura inclusione tra i citati servizi di interesse generale.

3.2 Articoli 16, 17 e 18 della Legge n. 84/94

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha competenza sui porti di Gioia tauro, Crotona, Corigliano – Rossano e Vibo Valentia; nelle relative circoscrizioni sono state svolte le procedure per il rilascio di autorizzazioni ex artt. 16 e 18. Mentre il porto di Taureana di Palmi non ha vocazione commerciale in quanto lo stesso offre essenzialmente servizi per il diporto nautico e la pesca.

Con Delibera 144/2020 dell'Autorità del Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stato emanato il Regolamento per la disciplina coordinata dell'art 16 della Legge n. 84/94, afferente alle

¹ Le Autorità di sistema portuale non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse. Con le modalità e le procedure di cui all'[articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241](#) e successive modifiche ed integrazioni, l'Autorità di sistema portuale può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche. **Essa può, inoltre, assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'[articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 22 dicembre 2011, n. 214](#).**

operazioni e servizi portuali. Scopo del Regolamento approvato con la citata Delibera è quello di uniformare le procedure e la regolamentazione della materia nei porti di giurisdizione dell'AdSP - MTMI.

Art.16: operazioni portuali L.n.84/94

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi ai soggetti che operano ex art. 16, comma 1, L. 84/1994, distinguendo la ragione sociale, tipologia di autorizzazione (rinnovo/nuovo rilascio), il porto di appartenenza:

Impresa	Operazioni art. 16 comma 1 L. 84/94	Porto
SEA WORK SERVICE S.r.l.	Rinnovo	Gioia Tauro
INTERNATIONAL SHIPPING S.r.l.	Rinnovo	Gioia Tauro
UNIVERSAL SERVICES S.r.l.	Rinnovo	Gioia Tauro
GRAZIANI FRANCESCO S.r.l.	Rinnovo	Crotone
RECYCLING S.R.L.	Rinnovo	Crotone
O.M.I. SUD S.R.L.	Rinnovo	Crotone
M.G. S.r.l.s.	Rinnovo	Crotone
MAMMOET ITALY S.r.l.	Nuovo rilascio	Crotone
PREVARIN S.r.l.	Rinnovo	Vibo Valentia
MERIDIONALE PETROLI S.r.l.	Rinnovo	Vibo Valentia
MARESUD S.r.l.	Rinnovo	Corigliano Calabro
RECYCLING S.r.l.	Rinnovo	Corigliano Calabro

Art.16: servizi portuali L.n.84/94

Con gli artt. 45 e seguenti della citata Delibera, vengono individuati i servizi portuali che è possibile svolgere nei porti di competenza dell'AdSP MTMI e la procedura per il rilascio delle relative autorizzazioni ad operare negli scali.

In particolare, per il porto di **Gioia Tauro** i servizi erogabili sono:

- Riparazione e manutenzione contenitori: Attività per il ripristino e la conservazione dell'idoneità al contenimento del trasporto merci;
- Sorveglianza e vigilanza antifurto e antincendio: Attività svolta da personale munito di apposite qualifiche ed attrezzature mirate ad evitare che la merce venga sottratta o venga sottoposta a

rischio di incendio. Questa attività deve configurarsi nell'ambito di applicabilità delle disposizioni regolamentari dei servizi portuali (interfaccia nave-porto durante le operazioni e servizi portuali), ovvero deve consistere in prestazioni specialistiche che siano complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali.

- Servizio Shuttle merci: Attività di trasporto merci anche containerizzate all'interno dell'ambito portuale che può essere svolta solo da operatori muniti di licenza di autotrasporto in conto proprio e terzi;
- Noleggio di mezzi, meccanici, di sollevamento e traslazione: Attività di noleggio di mezzi meccanici con relativo conduttore a favore di imprese portuali ex art. 16 o 18 della Legge 84/94;
- Rizzaggio e derizzaggio, fissaggio merce, taccaggio auto, ecc., su navi, vagoni e carri ferroviari: Attività derizzaggio del carico a bordo di navi, di carri e vagoni ferroviari mediante rize, tornichetti, spessori, ticchi, blocchi ecc. ed attività inverse;
- Tramacco di merci pericolose: Attività consistente nello svuotamento e/ o nel riempimento di un contenitore che contiene merce dotata di una particolare specificità, e come tale ricompresa in elencazioni e/ o classificazioni comunque denominate, redatte da Organismi nazionali/internazionali, la cui manipolazione necessita di una specifica professionalità, nonché mezzi, dispositivi ed attrezzature idonee.

Presso il porto di **Crotone, Corigliano – Rossano e Vibo Valentia Marina** sono erogabili i sottoelencati servizi portuali:

- Riparazione e manutenzione contenitori: Attività per il ripristino e la conservazione dell'idoneità al contenimento del trasporto merci;
- Sorveglianza e vigilanza antifurto e antincendio: Attività svolta da personale munito di apposite qualifiche ed attrezzature mirate ad evitare che la merce venga sottratta o venga sottoposta a rischio di incendio; questa attività deve configurarsi nell'ambito di applicabilità delle disposizioni regolamentari dei servizi portuali (interfaccia nave-porto durante le operazioni e servizi portuali), ovvero deve consistere in prestazioni specialistiche che siano complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali.
- Servizio Shuttle merci: Attività di trasporto merci anche containerizzate all'interno dell'ambito portuale che può essere svolta solo da operatori muniti di licenza di autotrasporto in conto proprio e terzi;
- Noleggio di mezzi meccanici, di sollevamento e traslazione: Attività di noleggio di mezzi meccanici con relativo conduttore a favore di imprese portuali ex art. 16 o 18 della Legge 84/94;
- Rizzaggio e derizzaggio, fissaggio merce, taccaggio auto, ecc., su navi, vagoni e carri ferroviari: Attività di fissaggio del carico a bordo di navi, di carri e vagoni ferroviari mediante rize, tornichetti, spessori, tacchi, blocchi ecc. ed attività inverse;
- Pesatura merci: Misurazione o verifica del peso effettivo delle merci in entrata ed in uscita dal porto Servizio svolto con l'ausilio di pese adeguate da personale in possesso della speciale attestazione rilasciata dalla Camera di Commercio, Industria Agricoltura ed Artigianato;

- Marcatura/smarcatura, conteggio e cernita della merce: Registrazione delle merci movimentate in ambito portuale. Servizio svolto mediante l'individuazione del quantitativo e della tipologia della merce movimentata. Individuazione della merce da imbarcare o consegnare al ricevitore. Predisposizione di distinte d'imbarco, sbarco è deposito e predisposizione dei documenti relativi alla consegna della merce per le operazioni successive;
- Pulizia merci e ricondizionamento colli: Attività diretta a migliorare la condizione della merce prima della consegna mediante pulizia con vari metodi o mediante applicazione di sostanze protettive o dispositivi specificatamente richiesti. Attività di rinforzo, rifacimento, rinsaldamento degli imballaggi delle merci, con esclusione dell'attività di pulizia dei piazzali e degli spazi operativi portuali;
- Controllo qualitativo/ quantitativo della merce: (Ispezione, campionamento e misurazione) Attività di controllo della merce mirante a verificare che la stessa non sia affetta da vizi o difetti, svolta da personale in possesso di adeguata qualificazione;
- Tramacco di merci pericolose Attività di raggruppamento delle merci, pericolose e no ed inserimento nei contenitori. Svuotamento dei contenitori e distribuzione delle merci, pericolose e no, agli aventi diritto. Il tramacco di merci pericolose può essere effettuato solo da personale in possesso di adeguata qualificazione.

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi ai soggetti che operano ex art. 16, comma 3, L. 84/1994, distinguendo la ragione sociale, tipologia di autorizzazione (rinnovo/nuovo rilascio), il porto di appartenenza:

Impresa	Operazioni art. 16 comma 3 L. 84/94	Porto
ALL CONTROLS IN CONTROLLO GIUDIZIARIO S.r.l.	Rinnovo	Gioia Tauro
GLOBAL REPAIR S.r.l.	Rinnovo	Gioia Tauro
MEDREPAIR S.r.l.	Rinnovo	Gioia Tauro
INTERNATIONAL SHIPPING S.r.l.	Rinnovo	Gioia Tauro
UNIVERSAL SERVICES S.r.l.	Rinnovo	Gioia Tauro
SEA WORK SERVICES S.r.l.	Rinnovo	Gioia Tauro
COOPMAR Soc. Coop.	Rinnovo	Gioia Tauro
GRAZIANI FRANCESCO S.r.l.	Rinnovo	Crotone
RECYCLING S.r.l.	Rinnovo	Crotone
O.M.I. SUD S.r.l.	Rinnovo	Crotone

PREVARIN S.r.l.	Rinnovo	Vibo Valentia
RECYCLING S.r.l.	Rinnovo	Vibo Valentia
OFFICINE DE FAZIO S.r.l.	Nuovo rilascio	Vibo Valentia
MARESUD S.r.l.	Rinnovo	Corigliano Calabro
RECYCLING S.r.l.	Rinnovo	Corigliano Calabro

3.2.1 Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni svolti nell'anno.

Questo Ente ha implementato autonomamente, all'indomani dell'entrata in vigore della L. 18/2010 e s.m.i. principi di evidenza pubblica, da attuare in modo proporzionato e congruo all'importanza della fattispecie in rilievo, in relazione alle domande di concessione demaniale marittima pervenute. Questa AdSP ha inteso implementare un procedimento istruttorio finalizzato al relativo rilascio/rinnovo, assoggettato a meccanismi pubblicitari nell'ambito di un procedimento competitivo e concorrenziale. Tale procedura si è sostanziata in un avviso pubblico (art. 18 del Regolamento al Codice della Navigazione), finalizzato a rendere nota l'avvenuta richiesta, a consentire la presentazione di osservazioni/opposizioni ovvero di domande concorrenti. Per le richieste che hanno comportato la realizzazione di impianti di difficile rimozione e con durata superiore a quattro anni o, comunque, rivestono notevole rilevanza strategica per lo sviluppo dei porti, si procede alla pubblicazione della domanda ai sensi del citato articolo 18 Reg. Cod. Nav. presso l'Albo Pretorio del Comune competente per territorio nonché della competente Capitaneria di porto, sul sito istituzionale dell'Autorità di Sistema Portuale - MTMI, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, in cui il termine di pubblicazione non può essere inferiore a giorni 30 solari e consecutivi, decorrenti dalla data di pubblicazione sul GURI. Per le richieste di cui al precedente capoverso, di durata superiore a dieci anni, si procede alla pubblicazione della domanda anche sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea e su un quotidiano a tiratura nazionale. Il termine di pubblicazione non può essere inferiore a giorni 45 solari e consecutivi, decorrenti dalla data di pubblicazione sulla GURI. Per le richieste che comportino la realizzazione di impianti di facile rimozione o abbiano durata inferiore o pari a quattro anni ed in tutti gli altri casi, la pubblicazione è limitata all'Albo Pretorio del Comune nel cui territorio ricade l'area richiesta nonché della competente Capitaneria di porto e sul sito istituzionale dell'Autorità. Il termine di pubblicazione non può essere inferiore a giorni 20 solari e consecutivi decorrenti dalla data di pubblicazione sul sito istituzionale dell'Autorità. Eventuali osservazioni e/o istanze concorrenti dovranno pervenire entro il suddetto termine di pubblicazione. Per quanto attiene specificamente alle istanze di concessione d.m. ai sensi dell'art. 18 L. 84/94 e s.m.i., fermo restando le modalità ed i termini di pubblicazione come determinati ai precedenti capoversi, le stesse sono state oggetto di avviso pubblico ai sensi dell'art. 4 del D.M. 202/2022 e delle discendenti linee – guida ministeriali approvate con D.M. 110 del 21/4/2023, nel quale sono stati indicati i criteri per la comparazione in caso di presentazione di domande concorrenti, con assegnazione dei relativi punteggi, determinati in conformità ai parametri indicati al successivo art. 13 del Regolamento per l'utilizzo delle aree e dei beni appartenenti al demanio marittimo ricadenti nell'ambito della circoscrizione territoriale, opportunamente aggiornato, con Decreto commissariale n. 106 del 2/10/2025, pubblicato all'indirizzo: <https://www.portodigioiatauro.it/albopretorio/provvedimenti/2025/10/02/decreto-106-del-02-10->

[2025-approvazione-del-regolamento-d-uso-dei-beni-demaniali-marittimi-ricadenti-nella-circoscrizione-territoriale-dell-adsp-mtmi-adequato-al-d-m-202-2022-ed-alle-linee-guida-ministeriali-adottate-con-d-m-110-2023-2654/](#)

In ogni caso, negli avvisi riguardanti le aree e le banchine portuali di cui all'art. 2.1 della Delibera 57/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dovranno essere definiti in modo chiaro e dettagliato i profili indicati nelle lettere e b) dell'art. 2.8 della citata Delibera ART n. 57/2018. Trova comunque applicazione, in via principale o integrativa, il richiamato D.M. 202/2022.

Il procedimento amministrativo finalizzato al rilascio di concessioni demaniali marittime, una volta assolte le doverose formalità pubblicitarie, si svolge secondo le coordinate normative discendenti della L. 7/8/90, n. 241 e s.m.i. come più volte modificata e novellata; tale procedimento si conclude con la determinazione del responsabile del procedimento, in termini favorevoli o sfavorevoli rispetto alla prospettazione dell'operatore privato istante.

L'Ente, attraverso il Dirigente competente, formula una conforme proposta al Segretariato Generale, che cura l'istruttoria degli atti di competenza del Presidente e/o del Comitato di Gestione ex art. 10, comma 4, lett. c) della L. 84/94.

Il procedimento si conclude con la sottoposizione di tale proposta istruttoria all'Organo collegiale di gestione per l'acquisizione del parere/delibera ex art. 9, comma 5, lett. f) e g) della L. 84/94 e s.m.i., e con l'adozione del provvedimento finale, ampliativo o restrittivo della sfera giuridica del destinatario.

3.2.2 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 10 dell'articolo 18 e dell'articolo 9 del d.i. n. 202/2022.

L'attività di verifica 2025 sulla permanenza dei requisiti personali, tecnico-professionali e finanziari posseduti dai concessionari ex art. 18 L. 84/1994, è stata condotta con l'intento di sondare - con l'applicazione di parametri oggettivamente riscontrabili - la capacità dei terminalisti di utilizzare in maniera proficua i beni pubblici concessi e, quindi, saggiare la coerenza del progetto imprenditoriale con gli obiettivi di crescita degli scali amministrati dall'AdSP-MTMI.

L'analisi eseguita ha puntato alla verifica dei risultati raggiunti dalle imprese in alcune macroaree fondamentali:

- **Efficienza Operativa e Capacità Teorica:** analisi della produttività del terminal e del grado di saturazione degli spazi, al fine di prevenire rischi di congestione o "collasso" operativo.
- **Sostenibilità Economica:** valutazione della solidità finanziaria, della capacità di autofinanziamento e del rispetto del cronoprogramma degli investimenti in *equipment* e infrastrutture.
- **Sviluppo Strategico (Digitalizzazione e Sostenibilità):** monitoraggio della transizione tecnologica ed ecologica, con particolare attenzione all'automazione dei processi e alla riduzione dell'impatto ambientale.
- **Livelli Occupazionali:** verifica della stabilità dell'organico, del turnover generazionale e dell'adeguatezza dei piani formativi rispetto all'evoluzione del mercato.

Di seguito, per ragioni di economia espositiva, si riporta in formato tabellare l'elenco delle imprese esaminate accompagnato da una breve sintesi dei risultati dell'attività di verifica svolta:

IMPRESE EX ART. 18 L. 84/1994

CONCLUSIONI E VALUTAZIONE

MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.P.A.

Sulla base dei dati analizzati, l'attuazione del Piano d'Impresa da parte di MCT S.p.A. è da considerarsi **estremamente positiva**. Il superamento della soglia dei 4,49 milioni di TEU dimostra che i considerevoli investimenti in *Equipment* (superiori alle previsioni nel 2025) hanno generato la capacità operativa necessaria per assorbire l'incremento di traffico i circa il 14%. Nonostante i tempi di sosta (Dwell Time) siano ancora considerevoli, il rischio di saturare le aree è mitigato dalla strategia del terminalista, infatti:

1. L'incremento dell'altezza di impilamento (fino a 6 tiri con gli ASC) risolverà i limiti fisici attuali.
2. L'investimento in 43 mezzi ibridi e l'intermodalità ferroviaria (oltre 32k TEU) confermano gli impegni sulla sostenibilità.
3. La solidità finanziaria permette di sostenere un piano di investimenti che ha già superato le stime originarie (€ 246,9 mln realizzati contro le previsioni di piano).

In conclusione, al momento il terminalista dimostra di riuscire a garantire la tenuta del sistema anche sotto stress operativo (i container movimentati sono stati maggiori delle stime e come dimostrato, maggiore della capacità teorica); per il futuro le verifiche ex art. 9, comma 1, D.M. 202/2022 dovranno attenzionare:

- L'aumento dell'Indice di Stoccaggio: verificare l'ottimizzazione degli spazi, considerando che il terminal sta operando al

	<p>93% della propria disponibilità. Esaminare i risultati dell'integrazione del sistema di impilamento con straddle carrier (impilamento basso) con sistemi a portale (ASC - Automatic Stacking Cranes) che permettono di impilare i container molto più in alto, raddoppiando la capacità statica del piazzale.</p> <p>- La velocizzazione della rotazione e diminuire il Dwell Time, sempre tramite l'incremento di sistemi di automazione e software avanzati.</p>
<p>AUTOMAR S.P.A.</p>	<p>L'attività di verifica dà esito positivo. Sebbene il 2025 sia un anno di contrazione volumetrica, la strategia di Automar SPA appare coerente con il Piano d'Impresa: l'acquisizione di nuove aree ed il piano di formazione tecnica dimostrano una chiara preparazione ad un incremento di traffico previsto già a partire dal 2026.</p>
<p>HEIDELBERG MATERIALS ITALIA CEMENTI SPA</p>	<p>L'attività di verifica sull'attuazione del Piano d'Impresa per l'anno 2025 esprime un giudizio estremamente positivo, evidenziando un modello di gestione portuale efficiente.</p> <p>Il dato più rilevante è il raggiungimento di 19 navi operate, che segna un incremento del +216,6% rispetto alle 6 unità del 2024. Questo volume di traffico, stimato in circa 86.000 tonnellate, dimostra che il terminal ha triplicato la sua produttività reale, consolidando il ruolo di snodo logistico primario per la filiera dell'edilizia regionale.</p> <p>In conclusione, Heidelberg Materials Italia Cementi Spa ha ampiamente superato le previsioni di piano per il 2025. Il terminal opera in un "ciclo chiuso" riuscendo a garantire la massima tutela ambientale attraverso l'abbattimento totale delle polveri, rendendo l'insediamento industriale perfettamente compatibile con le dinamiche</p>

<p>RECYCLING SRL</p>	<p>del porto.</p> <p>L'attività di verifica sull'attuazione del Piano d'Impresa per l'anno 2025 si conclude positivamente.</p> <p>La società Recycling Srl ha dimostrato una notevole capacità di scalabilità, gestendo un aumento del carico di lavoro del +216% senza compromettere gli standard di sicurezza o l'efficienza dei servizi portuali. La coerenza tra investimenti in equipment, stabilità occupazionale e crescita dei traffici conferma la validità del progetto imprenditoriale. Il numero di addetti sarà uno di quei fattori che andrà valutato nel 2026, data la raggiunta saturazione dichiarata dalla società.</p> <p>In particolare, andrà verificato l'inserimento di nuove unità operative qualora il trend di crescita dei volumi dovesse mantenersi costante anche nel biennio 2026-2027, perché vengano garantiti standard di sicurezza ed efficienza adeguati.</p>
<p>MARESUD SRL</p>	<p>L'impresa Maresud Srl si conferma un soggetto operativamente sano e strategicamente allineato agli obiettivi di sviluppo del sistema portuale. La capacità di ottimizzare le risorse esistenti elevandone il valore tecnico e tecnologico assicura una gestione resiliente e pronta a cogliere future opportunità di crescita dello scalo.</p> <p>In conclusione, la valutazione del piano d'impresa è positiva.</p>

3.2.3 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 6 dell'articolo 16 della L. 84/1994.

L'attività di verifica condotta sui Piani operativi delle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 L. 84/1994, ha consentito di analizzare l'andamento delle attività degli operatori portuali insieme alla loro capacità di raggiungere gli obiettivi di crescita prefissati.

Lo studio condotto sui Piani d'impresa ha prediletto un approccio pluridimensionale, considerando il Piano operativo non come la mera previsione di misure economico-finanziarie, ma la sintesi di informazioni ampie e diversificate, non riconducibili esclusivamente a strumenti e tecniche di derivazione contabile.

Partendo da questo punto di vista, la verifica eseguita tiene presente in maniera complessiva le informazioni restituite dalle società, conferendo significatività qualitativa ai dati quantitativi, allo scopo di attribuire il giusto peso alle informazioni ottenute, mai fermandoci ad una loro interpretazione contingente.

Di seguito, per ragioni di economia espositiva, si riassume l'attività di verifica eseguita, attraverso l'ausilio di una tabella che distingue i punti di forza e le criticità nell'attuazione del Piano operativo presentato da ciascuna azienda:

PORTO DI GIOIA TAURO

Nel 2025 sono state sette le imprese autorizzate all'esercizio di operazioni e servizi portuali ai sensi dell'art. 16 L. 84/1994.

All Controls in controllo giudiziario Srl

Categoria	Punti di Forza	Debolezze
Occupazione e Contrattualistica	Stabilità contrattuale: Nel 2025, 35 dipendenti su 56 sono a tempo indeterminato. Forte crescita organica (+12% in un anno).	Squilibrio di genere: Su 56 dipendenti è presente una sola donna (magazziniere).
Performance Operativa	Alta efficienza: Tasso di saturazione del personale stimato al 95%. Obiettivi di movimentazione merci pericolose in linea con il piano (500/900 ton).	Rallentamento obiettivi: La riparazione dei container è al 65% del target e i lavori nell'area demaniale sono slittati a fine 2026.
Gestione Finanziaria	Assenza di ammortizzatori: L'azienda non ha fatto ricorso a CIG o FIS, segnale di solidità economica.	Scostamento investimenti: Gli investimenti reali 2024-2025 (€ 3,46M) sono stati inferiori a quanto inizialmente previsto (€ 4,09M).
Capitale Umano	Ricambio generazionale: Forza lavoro giovane, con 30 dipendenti tra i 21 e i 40 anni. Piano formativo massiccio (oltre 90 addetti da formare).	Formazione apicale: Solo un dirigente previsto per corsi di alta specializzazione/master a fronte della vasta platea operativa.
Innovazione e Sostenibilità	Specializzazione: Competenze specifiche in meccanica generale e merci IMO.	Stasi tecnologica: Dichiarata l'assenza totale di innovazioni software, automazione o misure di sostenibilità ambientale.

Coopmar Soc. Coop.

Categoria	Punti di Forza	Criticità
Occupazione e Contrattualistica	Stabilità occupazionale: Nel 2024, il 100% dei dipendenti interni (43 su 43) era a tempo indeterminato. Crescita prevista a 56 unità per il 2025.	Assunzioni 2026: Non sono previste nuove assunzioni per l'anno 2026.
Performance Operativa	Efficienza operativa: Saturazione delle risorse stimata al 95%. Gestione di volumi significativi (oltre 528.000 Teus nel 2024).	Incertezza previsionale: L'incremento dei volumi per il 2025/2026 è indicato come "non prevedibile" in quanto dipendente da soggetti terzi (Terminalisti art. 18).
Gestione Finanziaria	Solidità: Nessun ricorso ad ammortizzatori sociali (FIS/CIG). Fatturato 2024 consolidato a circa 2,65 milioni di €.	Dati mancanti: L'impresa non ha fornito la tabella specifica sugli investimenti.
Capitale Umano	Ricambio generazionale: Presenza di lavoratori giovanissimi (<20 anni) e una forte base nella fascia 21-25 anni (11 dipendenti).	Salute occupazionale: Si segnalano 26 operai con malattie professionali e 15 dipendenti con esenzioni al lavoro.
Innovazione e Sostenibilità	Visione Green: Previsto l'acquisto futuro di mezzi di trasporto ibridi e carrelli elevatori con tecnologia ibrida.	Limiti tecnologici: L'azienda dichiara che non vi è possibilità di innovazione tecnologica nei servizi offerti poiché basati esclusivamente sulla manodopera.

Sea Work Services Srl

Categoria	Punti di Forza	Criticità
Occupazione e	Crescita e Stabilità: Forza lavoro	Flessibilità Esterna: Il fabbisogno

Contrattualistica	aumentata da 45 (2024) a 48 unità (2025). L'85% del personale è a tempo indeterminato.	di personale è strettamente legato alle fluttuazioni delle richieste dei clienti.
Performance Operativa	Certificazioni e Mezzi: Sistemi certificati ISO 9001 e 45001. Flotta diversificata comprensiva di gru da 35t e trattori portuali.	Incertezza Volumi: Previsioni per il 2026 non quantificabili numericamente.
Dati sugli Investimenti	Storico Tecnologico: Investimento massiccio in Ricerca e Sviluppo (€ 104.000 nel 2019). Continuità nella digitalizzazione (oltre € 18.000 annui nel triennio 2021-2023).	Frenata nel 2025: Investimenti realizzati al 31/08/2025 pari a soli € 3.200, a fronte di una previsione annua di € 41.000.
Capitale Umano	Formazione Mirata: Piano per 51 addetti su sistemi anticaduta e rizzaggio. Ricambio generazionale avviato con 5 giovani sotto i 25 anni.	Invalidità: Segnalati 2 dipendenti con invalidità tra il personale operativo.
Innovazione e Sostenibilità	Frontiera Digitale: Integrazione dichiarata di Intelligenza Artificiale e Cloud. Pianificato acquisto di mezzi elettrici o Euro 6.	Scostamento Infrastrutturale: Gli investimenti in "Infrastrutturazione e Sicurezza" per il 2025 sono attualmente fermi a zero.

Universal Service Srl

Categoria	Punti di Forza	Criticità
Occupazione e Contrattualistica	Stabilità interna: Nel 2024, tutti i 44 dipendenti interni risultavano assunti a tempo indeterminato. Previsto un lieve incremento organico (1-2 unità) per il 2026.	Flessione organico: Il numero totale dei dipendenti è sceso da 46 (2024) a 45 (2025).
Performance Operativa	Crescita Volumi: Previsto un incremento dei volumi dai 581.445 del 2024 ai 647.800 del 2025 (+11%), con ulteriore crescita a 660.000 nel 2026.	Saturazione: Il tasso di saturazione stimato (82%) è inferiore rispetto ad altri competitor del settore.

Gestione Finanziaria	Solidità: Fatturato 2024 consolidato pari a € 3.150.224.	Dati mancanti: L'impresa non ha fornito dati specifici sugli investimenti realizzati o previsti.
Capitale Umano	Inquadramento: Quasi la totalità del personale (43 su 45) è dedicata ad attività portuali con applicazione del CCNL Porti.	Formazione: Le schede relative al fabbisogno formativo per dirigenti e addetti risultano non compilate o con valore zero.
Innovazione e Sostenibilità	Adozione tecnologica: L'azienda dichiara l'adozione di innovazioni tecnologiche (software/sistemi di sicurezza).	Sostenibilità: Non sono state adottate né previste misure per la sostenibilità ambientale o l'automazione del lavoro.

Medrepair Srl

Categoria	Punti di Forza	Criticità
Occupazione e Contrattualistica	Stabilità lavorativa: L'organico è quasi interamente a tempo indeterminato (12 su 13 interni nel 2025). Piena saturazione delle risorse (100%).	Inquadramento Settoriale: L'azienda applica il CCNL Metalmeccanico Industria invece del CCNL Porti.
Performance Operativa	Specializzazione: Elevata competenza tecnica nella manutenzione di container reefer e alimentari. Presenza di un'officina mobile per interventi rapidi.	Vincoli di Servizio: L'attività è di pura "prestazione di servizi", rendendo impossibile la stima di volumi stabili o incrementali.
Gestione Finanziaria	Fatturato Consolidato: € 1.235.428 registrato nel 2024. Assenza di ricorso ad ammortizzatori sociali (CIG/FIS).	Investimenti Stagnanti: Negli anni 2024 e 2025 non sono stati previsti né realizzati investimenti in equipment o digitalizzazione.
Capitale Umano	Staff Giovane: Inserimento di una risorsa amministrativa di 28	Formazione Nulla: Non è previsto alcun corso di

	anni sotto CCNL Metalmeccanico.	formazione o aggiornamento per il personale dirigente, amministrativo o operativo.
Innovazione e Sostenibilità	Sicurezza: Adozione di impianti di videosorveglianza, sistemi antintrusione e sistema generale GC.	Stasi Green/Tech: Assenza totale di piani per l'integrazione di nuove tecnologie o misure di sostenibilità ambientale.

PORTO DI VIBO VALENTIA

Meridionale Petroli Srl

Categoria	Punti di Forza	Criticità
Occupazione e Contrattualistica	Stabilità assoluta: Il 100% del personale (12 unità) è assunto a tempo indeterminato. Applicazione coerente del CCNL Porti per tutto l'organico.	Dimensioni ridotte: L'organico è rimasto invariato tra il 2024 e il 2025 (12 dipendenti) e non sono previste nuove assunzioni per il 2026.
Performance Operativa	Specializzazione: Operatore unico per il deposito costiero di prodotti petroliferi e bunkeraggio navi. Saturazione delle risorse al 100%.	Volumi statici: Nonostante un aumento dei movimenti previsti nel 2025 (110.000 ton rispetto alle 94.000 del 2024), la crescita nel 2026 è stimata pari a zero.
Gestione Finanziaria	Indipendenza: Nessun ricorso ad ammortizzatori sociali (CIG/FIS). Fatturato 2024 solido pari a € 1.411.000.	Investimenti assenti: L'impresa non ha effettuato né previsto alcun investimento in equipment, digitalizzazione o infrastrutture nel periodo 2024-2025.
Capitale Umano	Esperienza: Forza lavoro matura, con la totalità dei dipendenti (12 su 12) concentrata nella fascia d'età tra i 41 e i 60 anni.	Ricambio generazionale: Totale assenza di lavoratori sotto i 40 anni. Nessun piano formativo previsto per dirigenti o operativi.
Innovazione e Sostenibilità	Conformità: Attività regolata da concessione demaniale e	Stasi tecnologica: Dichiarata l'assenza di innovazioni

	autorizzazioni doganali.	tecnologiche, automazione o misure specifiche per la sostenibilità ambientale.
--	--------------------------	--

Prevarin Srl

Categoria	Punti di Forza	Criticità
Occupazione e Contrattualistica	Stabilità lavorativa: Nel 2024 e 2025 il 100% del personale (12 unità) è assunto a tempo indeterminato. Applicazione integrale del CCNL Porti.	Crescita statica: L'organico è rimasto invariato (12 dipendenti) e non sono previste nuove assunzioni per il 2026.
Performance Operativa	Specializzazione tecnica: Fornitura di servizi altamente specialistici (manutenzione impianti tecnologici portuali e riparazione gru/container).	Incertezza volumi: L'azienda dichiara l'impossibilità di stimare incrementi di traffico o nuovi servizi, definendoli "non prevedibili".
Gestione Finanziaria	Solidità: Fatturato 2024 pari a € 1.155.101. Nessun ricorso ad ammortizzatori sociali (CIG/FIS).	Dati mancanti: L'impresa non ha fornito il resoconto sugli investimenti realizzati o previsti.
Capitale Umano	Equilibrio Generazionale: Buona distribuzione dell'età, con presenza significativa di personale nelle fasce 26-40 anni (7 dipendenti).	Formazione: Nonostante l'elevata specializzazione, non sono indicati specifici piani formativi per l'anno in corso nelle schede fornite.
Innovazione e Sostenibilità	Mezzi Specialistici: Dispone di un'officina mobile attrezzata (furgoni) per interventi diretti sulle banchine.	Stasi Green/Tech: Dichiarata l'assenza di nuove tecnologie adottate, automazione o misure per la sostenibilità ambientale.

PORTO DI CROTONE

Mammoet Italy Srl

Categoria	Punti di Forza	Criticità
Occupazione e Contrattualistica	Stabilità Totale: Il 100% dei dipendenti (10 unità) è assunto con contratto a tempo indeterminato. Applicazione del CCNL Porti per tutto l'organico.	Organico Ridotto: La società opera con un numero limitato di dipendenti (10), rimasto invariato tra il 2024 e il 2025. Ciononostante, il dato si giustifica per la peculiarità delle operazioni condotte.
Performance Operativa	Efficienza Estrema: Dichiarato un tasso di saturazione del personale del 100%. Specializzazione in sollevamenti e trasporti eccezionali.	Staticità Organizzativa: Non sono previste nuove assunzioni né licenziamenti per il 2025 e il 2026.
Gestione Finanziaria	Solidità: Fatturato 2024 pari a € 1.306.495. Assenza di ricorso ad ammortizzatori sociali.	Dati Mancanti: L'impresa non ha fornito il prospetto dettagliato sugli investimenti realizzati o previsti.
Capitale Umano	Esperienza Consolidata: Forza lavoro matura, composta esclusivamente da uomini, con una forte concentrazione nella fascia d'età 41-55 anni (7 dipendenti).	Ricambio Generazionale: Assenza totale di lavoratori sotto i 30 anni. Nessun piano formativo specifico indicato nelle schede.
Innovazione e Sostenibilità	Specializzazione Tecnica: Utilizzo di mezzi altamente specifici come gru e carrelli elevatori per operazioni portuali complesse.	Assenza di Piani Green: Dichiarata la mancanza di misure adottate o previste per la sostenibilità ambientale o nuove tecnologie digitali.

Graziani Francesco Srl

Categoria	Punti di Forza	Criticità
Occupazione e Contrattualistica	Stabilità occupazionale: Il 100% dei dipendenti (14 unità) è assunto a tempo indeterminato. Applicazione	Crescita statica: L'organico è rimasto invariato tra il 2024 e il 2025 e non sono previste nuove assunzioni per il 2026.

	totale del CCNL Porti.	
Performance Operativa	Efficienza operativa: Specializzazione consolidata nel rizzaggio/derizzaggio e manovra di carichi.	Calo dei volumi: Le previsioni per il 2025 indicano una contrazione significativa del numero di navi servite rispetto al 2024.
Gestione Finanziaria	Solidità economica: Fatturato 2024 pari a € 1.258.420. Nessun ricorso ad ammortizzatori sociali (CIG/FIS).	Investimenti assenti: L'impresa non ha realizzato né previsto alcun investimento in attrezzature, infrastrutture o digitalizzazione nel periodo 2024-2025.
Capitale Umano	Esperienza: Forza lavoro matura con una base solida di 11 operai. Presenza di un quadro e due amministrativi.	Ricambio generazionale: Assenza totale di lavoratori sotto i 20 anni e solo un'unità sotto i 30. Nessun piano formativo programmato.
Innovazione e Sostenibilità	Continuità: Attività autorizzata ex art. 16 con scadenza al 31/12/2025.	Stasi tecnologica/green: Dichiarata l'assenza di innovazioni tecnologiche, automazione o misure per la sostenibilità ambientale.

MG Srls

Categoria	Punti di Forza	Criticità
Occupazione e Contrattualistica	Stabilità: La grande maggioranza del personale è assunta a tempo indeterminato (21 su 23). Crescita organica: L'organico è passato da 22 a 23 unità tra il 2024 e il 2025.	Inquadramento: L'azienda applica il CCNL Metalmeccanico Industria invece del CCNL Porti.
Performance Operativa	Efficienza: Saturazione delle risorse dichiarata al 100%. Specializzazione in riparazione e manutenzione container.	Volumi marginali: Gestisce un numero limitato di navi (6 nel 2024). Previsioni di crescita per il 2026 incerte. L'attività è di pura prestazione di servizi, il che rende

		i volumi non stimabili numericamente.
Gestione Finanziaria	Solidità: Fatturato 2024 pari a € 130.650. Nessun ricorso ad ammortizzatori sociali.	Investimenti nulli: Il piano d'investimenti prevedeva la realizzazione di circa un milione di euro in equipment, formazione e sicurezza. Al momento della verifica l'attuazione degli investimenti risulta in corso. Bisognerà rivederne gli esiti.
Capitale Umano	Saturazione: numero di persone assunte compatibili con i volumi gestiti dalla società.	Inquadramento: la maggior parte degli operatori è assunta come guardia ai fuochi ed il personale dedicato integralmente alle operazioni portuali è residuale. Compatibile, al momento, con i volumi gestiti.
Innovazione e Sostenibilità	Sicurezza attiva: Adozione di sistemi di videosorveglianza, antintrusione e sistema gestionale GC	Stasi tecnologica/green: Dichiarata l'assenza totale di innovazioni tecnologiche o misure di sostenibilità ambientale.

O.M.I. SUD SRL

Categoria	Punti di Forza	Criticità
Occupazione e Contrattualistica	Stabilità assoluta: Il 100% del personale (12 unità) è assunto a tempo indeterminato. Applicazione integrale del CCNL Porti per tutto l'organico.	Organico statico: Nessuna variazione nel numero di dipendenti tra il 2024 e il 2025 e nessuna assunzione prevista per il 2026.
Performance Operativa	Efficienza: Saturazione delle risorse dichiarata al 100%. Specializzazione: Manutenzione e riparazione gru di banchina e mezzi di piazzale.	Volumi non quantificabili: Trattandosi di prestazione di servizi (manutenzione), non è possibile stimare i volumi in Teus o tonnellate.
Gestione Finanziaria	Solidità: Fatturato 2024 consolidato a € 1.258.420.	Investimenti assenti: gli investimenti previsti per il 2025

	Assenza di ricorso ad ammortizzatori sociali (CIG/FIS).	in equipment non sono stati realizzati
Capitale Umano	Esperienza: Staff interamente dedicato ad attività portuali con mansioni di manutenzione meccanica ed elettrica.	Formazione: Non sono indicati specifici piani formativi o di riqualificazione per l'anno 2025.
Innovazione e Sostenibilità		Stasi tecnologica/green: Dichiarata l'assenza totale di innovazioni tecnologiche, automazione o misure di sostenibilità ambientale.

PORTO DI CORIGLIANO CALABRO

I risultati delle imprese ivi presenti sono riportati nella sezione dedicata alla verifica delle imprese ex art. 18 L. 84/1994.

3.2.4 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 17, comma 2 della L. 84/1994 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17 comma 5 della L. 84/1994.

Si premette che, in data 27 luglio 2016, è stato sottoscritto, presso la sede della Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'Accordo di Programma Quadro inteso al rilancio dello scalo portuale di Gioia Tauro.

In quella sede le Parti sottoscrittrici (Governo, Regione Calabria, Autorità Portuale di Gioia Tauro, Società terminalista, parti sociali) hanno sostanzialmente condiviso un progetto di riqualificazione industriale, infrastrutturale e produttiva dello scalo, che mirava a consentire il superamento dalla vocazione di "pure transshipment" per dotare il porto di Gioia Tauro anche di collegamenti ferroviari per servire la attachment di riferimento, ed essere così in grado di attrarre nel retroporto attività diverse, quali manifatturiere e di servizi.

Nell'ambito di tale impegno negoziale è stato altresì prevista, al fine di incrementare l'occupazione, la costituzione di una Agenzia per la somministrazione, la riqualificazione e la ricollocazione dei lavoratori, già dipendenti dalla M.C.T. S.p.a., dichiarati in esubero dall'Azienda e per questo licenziati con decorrenza 31/7/2017.

Gli impegni assunti al momento della sottoscrizione dell'APQ del 27/7/2016 sono stati trasfusi nell'art. 4 del D.L. 243/2016 convertito poi, con modificazioni, nella L. 18/2017, il quale prevede l'istituzione di un' "Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale", secondo le norme recate nel testo unico in materia di società a partecipazione pubblica di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, nella quale sarebbero confluiti i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, autorizzate alla movimentazione dei

container che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali.

Il 27 luglio 2017, in esecuzione dei meccanismi contemplati dalla citata norma e secondo le indicazioni fornite da codesto Dicastero con nota prot. M INF.VPTM.REGISTRO UFFICIALE.U.0008307 del 17/03/2017, è stata costituita la "Gioia Tauro Port Agency S.r.l.", società partecipata al 100% da questa Autorità Portuale, per atto del Notaio dott. Giovanni Putorti, Repertorio n.13.227, in cui sono confluiti i 377 lavoratori licenziati dalla M.C.T. S.p.a., il cui fine statutario era quello di ricollocare i lavoratori licenziati presso aziende operanti nell'area portuale di Gioia Tauro, all'interno dell'orizzonte temporale di vigenza di trentasei mesi previsto dall'art. 4, comma 1, del D.L. 243/2016; l'art. 4-bis, comma 1, lett. a) del D. L.31/12/2024, n. 208 ha da ultimo prorogato fino al 30/12/2026 il termine di vigenza della Gioia Tauro Port Agency S.r.l..

L'Agenzia ha operato fino alla data odierna rispettando tutte le norme fiscali e procedurali.

Agli iscritti è stata corrisposta da parte dell'I.N.P.S. territorialmente competente, ed è corrisposta tuttora, l'indennità di mancato avviamento (I.M.A.) per ciascuna giornata non lavorata a causa di mancanza di richieste di avviamento al lavoro da parte degli altri operatori portuali.

Al momento risultano iscritti in Agenzia n. 55 lavoratori, contro i 377 originari. Infatti, rispetto al numero iniziale, si sono verificate dapprima numerose reintegrazioni da parte della stessa M.C.T. S.p.a., a seguito di vertenze legali promosse dai lavoratori licenziati, che avevano portato ad una iniziale riduzione delle unità iscritte, ed una successiva riespansione del loro numero in conseguenza dell'entrata in vigore dell'art. 93, comma 4, del D.L. 104/2020 convertito, con modificazioni, nella L. 126/2020, che ha esteso anche ai lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e s.m.i. la possibilità di accedere alle liste tenute dalla Gioia Tauro Port Agency S.r.l..

Il personale iscritto presso gli elenchi suddetti non gode di alcun rapporto di lavoro subordinato con l'Agenzia; l'iscrizione in seno ai suddetti elenchi è avvenuta nel rispetto dell'anzianità contributiva, dell'età anagrafica e dei carichi familiari; essi sono resi pubblici sul sito dell'Agenzia in osservanza della legge sulla trasparenza e resi quindi disponibili per gli operatori portuali.

L'art. 4, comma 8, del già citato D.L. 243/2016 e s.m.i. prevedeva che, al termine dell'operatività, ove restassero in forza all'Agenzia lavoratori non reimpiegati, il Ministero vigilante può autorizzare la trasformazione di tale Agenzia, su istanza dell'AdSP e laddove ne sussistano i presupposti, nel soggetto (Agenzia) previsto dall'art. 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

L'art. 6, comma 2-bis, della L. 105/2025 di conversione del D.L. c.d. "Infrastrutture" ha modificato il comma 8 dell'art. 4. Del D.L. 243/2016 come convertito che adesso ha questo tenore: *"Fino alla scadenza del termine di cui al comma 1, ove restassero in forza all'Agenzia di cui al comma 1, lavoratori non reimpiegati, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può in ogni caso autorizzare la trasformazione di tale Agenzia, su istanza dell'Autorità di Sistema portuale competente e laddove sussistano i presupposti, in un'Agenzia ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84"*.

In altri termini, l'AdSP MTMI può adesso costituire il soggetto di cui all'art. 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i. anche prima della scadenza di legge della vigente Port Agency.

Il suddetto Ministero, con nota prot. prot. 0027727 dell'11/9/2023, ha già autorizzato la succitata trasformazione, di talché l'AdSP MTMI, con Avviso in data 4/9/2023, pubblicato nelle more del rilascio dell'autorizzazione ministeriale nelle forme di legge, ha dato avvio alla procedura per promuovere la costituzione di una Società a responsabilità limitata, denominata "Agenzia per il Lavoro nel porto di Gioia Tauro S.r.l.", ai sensi dell'art. 17, comma 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni ed integrazioni, tutt'ora in itinere.

3.2.5 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17 della L. 84/1994.

Poiché nei porti rientranti nella circoscrizione territoriale dell'Ente non è ancora operante il soggetto di cui all'art. 17 della L. 84/94 e s.m.i. alla data del 31/12/2025, non sono state realizzate le iniziative rivolte al soddisfacimento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo.

3.2.6 Notizie in merito all'applicazione del comma 15-bis dell'articolo 17 della L. 84/1994.

A seguito delle considerazioni svolte dal Ministero vigilante con nota prot. M_INF/PORTI/110 dell'8/1/2015, in ordine ad alcune antinomie recate dalla norma in epigrafe, l'Autorità di Sistema Portuale, con nota prot. 1701 U/15 AAMM del 10/2/2015, ha posto uno specifico quesito al predetto Dicastero relativo al perimetro applicativo della normativa in discorso, richiedendo altresì se le su richiamate considerazioni incidessero sull'attuale assetto organizzativo del lavoro portuale adottato dall'Ente nei porti rientranti nella circoscrizione territoriale di competenza.

Con nota ministeriale prot. n. M_INF/PORTI/1830 del 18/2/2015 il Ministero vigilante ha chiarito che le citate considerazioni non sono suscettibili di produrre effetti sull'organizzazione e sulla disciplina del lavoro portuale, ormai consolidate.

Pertanto, nei porti di competenza non si è dato corso all'applicazione del comma 15 – bis dell'art. 17, come introdotto dalla L. 147/2013, poiché l'attuale modello organizzativo adottato in materia dall'Ente corrisponde alle esigenze dei lavoratori portuali nonché a quello sancito dal legislatore nei porti nazionali.

3.3 Attività di cui all'articolo 68 cod. nav. e attività residuali.

Le numerose attività economiche che si svolgono negli ambiti dei porti di competenza dell'ADSP-MTMI, non rientranti nelle tipologie di Operazioni e Servizi portuali sono state catalogate come attività libere private, previste dall'articolo 68 del Codice della Navigazione, pertanto, soggette ad una generale disciplina, in riferimento ad uno specifico Regolamento, emanato con l'Ordinanza n. 09/2020 del 14/7/2020, al fine di mantenere una omogenea gestione della materia di settore.

Pertanto, nella suddetta Ordinanza è stabilito che l'iscrizione nel registro, assentita in esito al procedimento previsto e documentata con il rilascio all'interessato di apposita autorizzazione, equivalente al rilascio del titolo abilitativo allo svolgimento dell'attività; l'intera procedura è gestita in modalità digitale tramite SUA – ADSP MTMI.

Ferma restando la procedura amministrativa in forma digitale, ormai consolidatasi, con riferimento al percorso di semplificazione e snellimento delle attività amministrative di cui alla L. n. 241/90, talune ADSP, hanno attribuito significativa rilevanza all'art. 19 della stessa legge, laddove si prevede una

denuncia di inizio attività da parte dell'interessato in sostituzione dell'atto di consenso (autorizzazione licenza ecc.) il cui rilascio dipende esclusivamente dall'accertamento da parte dell'Amministrazione interessata dei requisiti di legge.

Questa impostazione in favore dell'applicazione delle regole semplificate, tuttavia, considerato il contesto storico-geografico e territoriale del porto di Gioia Tauro, non è stata considerata opportuna a questa ADSP-MTMI, ove una miriade di altre norme nazionali ed internazionali, per ovvi motivi di sicurezza, impongono procedure più restrittive, le quali essenzialmente si basano su preventivi censimenti delle diverse utenze che operano negli ambiti portuali, senza per questo omettere le disposizioni strumentali di semplificazione amministrativa contenute nel D.P.R. del 28/12/2000 n. 445 in materia di documentazione amministrativa.

Inoltre, al fine dell'individuazione dei criteri di programmazione della vigilanza sulla sicurezza, l'impegno dell'ADSP-MTMI nella materia in argomento, si estende ad un'azione amministrativa che ha per oggetto l'analisi comparata della certificazione preventivamente richiesta ai soggetti che intendono esercitare attività negli ambiti portuali di competenza, documentazione intesa nel modo più esteso del termine, quale indicatore di una buona organizzazione e conduzione dell'azienda e dei comportamenti gestionali adottati dai datori di lavoro in materia di sicurezza. In tale contesto, al fine di acquisire gli elementi indispensabili per il confronto fra l'attività economica produttiva dell'impresa e la gestione della sicurezza, l'ADSP-MTMI come parametro omogeneo tiene nel massimo conto la classificazione delle attività economiche, predisposta dall'Istituto Nazionale di Statistica, tramite i Codici cosiddetti Ateco o Istat, la classificazione permette di individuare le attività ed i relativi cicli produttivi in maniera univoca e chiara evidenziando la qualità del Sistema Gestionale delle imprese.

Ed è proprio dall'attento esame della documentazione richiesta attinente soprattutto alla sicurezza e alla verifica dell'attivazione dei predetti codici che l'ADSP-MTMI nell'ambito delle proprie competenze, contribuisce a prevenire il verificarsi di infortuni da cause strutturali/organizzative e nel contempo ad evitare che talune categorie di soggetti possano esercitare attività in ambito portuale privi delle specifiche e relative abilitazioni, quest'ultime rilasciate agli interessati dagli Organismi competenti.

Riguardo l'attività di trasporto merci su strada in conto terzi/proprio, non direttamente inquadrabile nelle attività artigianali, commerciali e industriali, e spesso sporadica ed occasionale, la stessa attività è stata sottoposta ad una specifica disciplina che prevede un regime autorizzatorio di categoria, direttamente legato alla sfera giuridica del Mittente, fermo restando il controllo amministrativo da parte dell'ADSP-MTMI sui vettori operanti negli ambiti portuali di propria competenza

3.3.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla regolamentazione della materia.

Risultano ad oggi gestibili in modalità digitale presso il citato SUA tutti i macroprocedimenti previsti dal Regolamento di organizzazione e di funzionamento dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 02/2021 del 30/9/2021; pertanto, la percentuale di completamento dei procedimenti amministrativi digitalizzati risulta pari al 100%.

Si precisa, inoltre, che nell'ambito dell'attività di digitalizzazione sono implementati i seguenti subprocedimenti i quali, seppur non contemplati dall'art. 14 del Regolamento SUA/AdSP-MTMI,

concorrono in maniera significativa alla dematerializzazione dell'attività della pubblica amministrazione ed al conseguimento dell'obiettivo c.d. "paperless":

- Autorizzazione/Nulla Osta per l'esecuzione di lavori a terra con uso di fonti termiche in ambito demaniale marittimo portuale – Uso fiamma
- Autorizzazione-Nulla Osta di accesso in porto, a svolgere attività non soggette alla disciplina ai sensi dell'art. 68 del C.N
- Autorizzazione all'utilizzo dell'accosto pubblico
- Richiesta Prima Iscrizione Registro Autotrasportatori
- Richiesta Conferma Iscrizione Registro Autotrasportatori
- Richiesta Nulla Osta al fine di poter eseguire operazione di apertura dei contenitori IMO per ispezione doganale;
- Richiesta Nulla Osta al fine di poter eseguire operazione di svuotamento e riempimento unità di carico;
- Autorizzazione/Nulla Osta all'accesso in porto per il transito di carichi eccezionali, in Deroga all'art. 68 del C.N.
- Autorizzazione deposito temporaneo merci in porto
- Autorizzazione occupazioni temporanee di zone portuali
- Autorizzazione all'utilizzo dell'accosto pubblico
- Richiesta Prima Iscrizione Registro Autotrasportatori
- Richiesta Conferma Iscrizione Registro Autotrasportatori
- Richiesta integrazione attività da esercitare ai sensi dell'art.68 C.N.
- Richiesta rilascio Nulla Osta all'accesso in porto al fine di svolgere lavori subacquei
- Richiesta Nulla Osta all'accesso in porto, per giornalisti, reporter, fotografi e cameraman
- Richiesta Alaggio e Varo.

4 LAVORO PORTUALE

4.1 Approfondimento sul Piano organico del porto vigente, redatto ai sensi dell'art. 8, c. 3, lett. s-bis e 3- bis, con riferimento alle misure intraprese ai sensi dello stesso, piani di interventi adottati, nonché eventuali criticità e prospettive future del lavoro portuale.

L'ultimo Piano dell'Organico del Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 L. 84/1994 approvato dall'AdSP-MTMI, è quello che si riferisce al triennio 2024-2026. Per espresso

obbligo di legge il Piano - documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto - è stato sottoposto a revisione annuale.

L'aggiornamento 2025 è stato utile per verificare, attraverso l'analisi della compagine lavorativa, la permeabilità del sistema portuale ai cambiamenti del mercato, nonché per ricevere quel feedback negativo o positivo, necessario per verificare la bontà delle scelte effettuate e avere una base di partenza, aggiornata e realistica, per disporre con buon anticipo, le future azioni di gestione delle criticità.

Come già fatto per il Piano triennale (P.O.P. 2024-2026, approvato con Delibera n° 66/2024), i dati elaborati all'interno dell'aggiornamento 2025 sono frutto delle rilevazioni eseguite nei confronti delle imprese terminaliste ex art. 18, delle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 commi 1 e 3 e del soggetto che si occupa di garantire la somministrazione di lavoro temporaneo con la messa a disposizione dei c.d. "pool di manodopera" (Gioia Tauro Port Agency Srl).

L'elaborazione dei dati, raccolti somministrando alcuni questionari, ha consentito di ricostruire per ciascun operatore economico:

- generalità e attività d'impresa;
- categoria merceologica trattata;
- volume traffici/attività raggiunto;
- modello operativo applicato;
- numero di dipendenti, livello di saturazione etc.

Dati sono stati richiesti anche in ordine al fabbisogno formativo, suddividendo le esigenze a seconda del ruolo ricoperto in azienda, distinguendo tra:

- dirigenti;
- addetti amministrativi;
- addetti operativi.

È stato dato spazio anche all'esame di alcuni profili di particolare importanza per verificare la bontà delle politiche attuate, osservando i risultati raggiunti nel percorso intrapreso verso il superamento di gap che erano stati segnalati in fase di previsione triennale rispetto a:

- equilibrio di genere;
- livelli occupazionali;
- ricambio generazionale e percentuale di rischio turnover;
- percentuali di invalidità/infortuni.

L'aggiornamento 2025 è stato l'occasione per verificare l'attendibilità delle previsioni triennali e individuare, anche se solo sul breve periodo, gli obiettivi di miglioramento conseguiti così come anche

i profili rimasti critici.

All'esito dell'attività di verifica eseguita, possiamo affermare che l'andamento dell'organico dei porti è complessivamente in linea con le previsioni del P.O.P. 2024/2026, anzi, in alcune occasioni la crescita, in termini numerici ed operativi, ha dimostrato di essere più veloce e dinamica del previsto.

Sull'argomento, nel 2024, era stato già messo in evidenza che le imprese portuali avessero sottostimato il proprio fabbisogno di personale, previsioni che non rispecchiavano l'andamento economico dei porti.

Questo era ancora più evidente nello scalo gioiese, dove le stime fornite dalle imprese portuali prevedevano di incrementare il numero dei lavoratori di sole 59 unità complessive. Il P.O.P. 2024/2026 aveva riconosciuto inattendibile la stima, proponendo più verosimile un aumento su base triennale di +310 unità, in base al possibile incremento delle necessità operative dello scalo. Analizzando i dati, i lavoratori sono aumentati di 91 unità, fermandosi prima del raggiungimento dell'obiettivo annuale, ma comunque, andando oltre le proprie previsioni.

I risultati dell'attività di transshipment 2025 hanno superato il traguardo dei 4 milioni di Teu e considerato che anche le altre categorie di traffico sono in aumento, è palese la discrasia tra i risultati e le necessità di previsione. Senza la predisposizione di politiche occupazionali e/o in assenza di misure di efficientamento del lavoro, sono sempre più concreta l'ipotesi di correre in rischi legati a fenomeni come il burnout o del turnover volontario, rendendo instabile la gestione della forza lavoro, finendo per far lievitare i costi per il reclutamento e la formazione.

Tali considerazioni, messe in evidenza all'interno del P.O.P. 2024/2026, hanno trovato la condivisione del cluster portuale, il quale ha messo a punto politiche assunzionali, formative e investimenti nel campo dell'automazione e della digitalizzazione per aumentare l'efficienza delle imprese, aumentando il benessere dei lavoratori.

Si tratta di interventi migliorativi, riscontrabili oggettivamente, dei quali si è preso consapevolezza proprio nell'ambito di un'attività di verifica sull'attività delle imprese portuali autorizzate, in particolare dei terminalisti. L'approfondimento delle ricadute delle previsioni di Piano sul contesto portuale di riferimento, in conclusione, testimonia la capacità di analisi dell'AdSP-MTMI, e soprattutto la proficuità del momento dialogico tra l'Ente e le imprese.

Ecco perché, ritornando alla verifica dei livelli di attuazione delle previsioni generali 2024/2026, possiamo affermare che nonostante l'obiettivo di crescita prefissato sia stato mancato di poco, resta ferma la previsione del +19,50% (310 lavoratori) al 2026, confidando di poter proseguire in maniera efficace lungo la strada intrapresa nella predisposizione di misure atte ad allineare il fabbisogno di personale ai traffici del porto.

4.2 Approfondimento sulla valutazione di congruità annuale degli organici delle imprese di cui all'art .17, l. 84/94 ai sensi della Direttiva del Ministro del 5 agosto 2008, diffusa con la circolare n. 10445 del 24 settembre 2008.

Poiché nei porti rientranti nella circoscrizione territoriale dell'Ente non è ancora operante il soggetto di cui all'art. 17 della L. 84/94 e s.m.i. alla data del 31/12/2025, non è stata effettuata la valutazione

sulla congruità del pertinente organico.

4.3 Verifiche ed eventuali criticità emerse in relazione all'esercizio dei poteri di cui all'art. 24, c. 2-bis della L. 84/1994, sulla vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa.

In termini numerici nel corso dell'anno **2025**, sono state verificate **n. 50 Ditte** corrispondente ad un **incremento in percentuale del 21%** rispetto all'anno precedente 2024 (41 Ditte ispezionate).

Le ispezioni sono state effettuate in conformità a:

- **Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e s.m.i.**, artt. 16, 17 e 18 (disciplina delle imprese portuali e dei servizi di interesse generale), in relazione all'esercizio dei poteri di cui all'art.24, co.2 bis della stessa legge;
- **D.Lgs. 81/2008** e s.m.i. (Testo Unico in materia di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro);
- **Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 272** concernente *“l'adeguamento della Normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale”*.
- **Regolamenti e ordinanze** emanati dall'Autorità di Sistema Portuale in materia di sicurezza e prevenzione in ambito portuale.

Gli interventi di ispezione e controllo hanno perseguito i seguenti obiettivi, in particolare:

accertare la regolarità amministrativa delle imprese portuali; verificare il rispetto delle norme di sicurezza durante le operazioni di imbarco, sbarco, rizzaggio e derizzaggio dei container ed altre merci, comprese rinfuse; controllare la documentazione tecnica e formativa del personale addetto alle operazioni; individuare eventuali carenze infrastrutturali o organizzative che possano incidere sulla sicurezza delle operazioni; favorire la collaborazione con i datori di lavoro e preposti delle imprese portuali in termini prevenzionistici.

Al riguardo, si è trattato di focalizzare una vasta gamma di attività, molte delle quali strettamente intrecciate nell'ambito del ciclo portuale: il rizzaggio/derizzaggio a bordo, la giusta collocazione a terra presso i depositi, l'attività di spola banchina/piazzale, lo svuotamento e il riempimento dei contenitori, con particolare considerazione per le merci IMO ed alla corretta segregazione delle stesse merci nel deposito a suo tempo autorizzato, in conformità alla normativa vigente, alle ordinanze di riferimento e alle disposizioni del Codice IMDG.

Esiti e principali rilievi - L'attività ispettiva svolta ha evidenziato come la presenza di ditte terze impegnate in lavori di manutenzione, meccanica generale, carpenteria, saldatura e interventi tecnici in ambito portuale rappresenti un fattore di particolare criticità sotto il profilo della sicurezza. Il contesto portuale, caratterizzato da operazioni simultanee e da un'elevata interferenza tra mezzi, personale e attrezzature, richiede che tali imprese esterne operino con livelli di organizzazione e prevenzione adeguati alla complessità dell'ambiente.

Pertanto, nel corso delle ispezioni effettuate durante l'anno, è stata riservata particolare attenzione alla verifica dei DUVRI relativi alle ditte di manutenzione operanti all'interno del terminal contenitori in ambito portuale.

Le verifiche hanno messo in luce, in alcuni casi, carenze operative da parte delle ditte terze iscritte nel Registro ex art. 68 C.N. Tuttavia, è stato rilevato che tali lacune vengono in buona parte colmate dai terminalisti committenti, i quali, attraverso la redazione e l'applicazione del DUVRI, definisce misure di coordinamento, prescrizioni operative e regole di accesso che consentono di elevare il livello di sicurezza complessivo, riducendo i rischi interferenziali tipici delle aree portuali. Difatti i DUVRI predisposti dai terminalisti per le attività di manutenzione svolte sia a bordo delle unità navali sia nelle aree a terra del terminal risultano adeguati e conformi alle finalità di cui all'art. 26 del D.Lgs. 81/2008 e, in particolare, agli articoli 4 e 38 del D.Lgs. n. 272/1999, che prevedono l'indicazione del numero medio dei lavoratori e del loro impiego per ogni ciclo o fase di lavoro e ambiente di lavoro.

Nel corso delle ispezioni effettuate durante le operazioni di sbarco e imbarco di contenitori da navi feeder tradizionali, comunque in numero esiguo rispetto alle navi portacontainer di ultima generazione, sono stati coinvolti i preposti delle imprese portuali impegnate a bordo, al fine di acquisire una valutazione diretta sulle condizioni di sicurezza delle operazioni di rizzaggio/derizzaggio. Dalla compilazione di una check list predisposta è emerso che, in alcune circostanze, gli operatori riscontrano difficoltà operative dovute alla carenza di spazi disponibili, con conseguenti criticità nello svolgimento delle manovre in sicurezza.

In tali casi, la scelta operativa adottata è consistita nel demandare lo svolgimento delle attività al personale di bordo, maggiormente conoscitore dell'ambiente nave e delle relative condizioni operative, al fine di garantire una più efficace gestione delle operazioni in sicurezza.

Per quanto concerne la formazione delle figure chiave della prevenzione — in particolare RSPP, RLS, Preposti, Addetti Antincendio/Emergenza, Pronto soccorso, Lavori in Quota, Abilitazioni alla guida dei mezzi di sollevamento e Conducenti di mezzi operativi — è stata riservata specifica attenzione alla rilevanza delle competenze professionali certificate. Dalle verifiche documentali e operative effettuate è emerso che la totalità delle imprese portuali operanti ha provveduto alla regolare nomina delle suddette figure previste e garantisce l'adempimento degli obblighi formativi dettati dalla normativa vigente, assicurando percorsi di formazione, informazione, aggiornamento e addestramento adeguati alle mansioni svolte; molte di esse risultano, inoltre, già adeguate al nuovo Accordo Stato-Regioni di aprile 2025. Tale livello di conformità formativa rappresenta un elemento qualificante del sistema di prevenzione adottato e contribuisce in maniera significativa al miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza nelle aree operative portuali.

Inoltre, la maggior parte delle imprese portuali risulta in possesso della certificazione ISO 45001, con sistemi di Gestione della Sicurezza formalizzati e in corso di aggiornamento. Le stesse imprese mantengono un buon livello di collaborazione con il terminalista e adottano procedure operative condivise per le fasi previste nelle operazioni portuali.

L'efficacia delle ispezioni risulta comprovata anche sotto il profilo infortunistico dal quadro complessivo emerso nel 2025. L'analisi dell'indice di incidenza (secondo la formula: numero infortuni/numero addetti × 1000) evidenzia una significativa e progressiva riduzione, passando dal

22,85% nel 2024 al 17,47% nel 2025. Tale andamento conferma il miglioramento delle condizioni di sicurezza complessive nelle aree operative portuali, riconducibile sia alla diffusione dei sistemi di gestione della salute e sicurezza conformi alla norma UNI ISO 45001, sia alla costante attività di vigilanza svolta congiuntamente dagli ispettori dell'AdSP-MTMI e dello SPISAL dell'ASP competente.

5 MANUTENZIONE ORDINARIA/STRAORDINARIA E INTERVENTI INFRASTRUTTURALI – OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

5.1 Opere di grande infrastrutturazione: quadro economico, elenco e stato di avanzamento (tecnico e finanziario) delle opere avviate, costi di realizzazione, con indicazione della relativa fonte di finanziamento, compilando la relativa tabella allegata (Tabella 4). Ogni opera dovrà corredata del relativo CUP identificativo.

Vedi tabella allegata

Per le manutenzioni ordinarie e straordinarie si riportano le procedure di affidamento:

CIG	B759F6EE87
Oggetto del bando	Lavori di Somma Urgenza Ripristino funzionamento PEL 1
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, c. 1, lett. a) e b) del D.lgs. n. 36/2023
Determina	n. 67/25 del 5/06/2025
Importo aggiudicazione	€ 339,00
Aggiudicatario	PRISMA S.r.l. - P.IVA 04793881212

CIG	B9888A46CD
Oggetto del bando	Manutenzione straordinaria sugli impianti di pubblica illuminazione dei Porti di Gioia Tauro e Taureana di Palmi
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, c. 1, lett. b) del D.lgs. n. 36/2023
Determina	n. 153/25 del 29/12/2025
Importo aggiudicazione	€ 9.900,00
Aggiudicatario	ELETTROIMPIANTI S.r.l. - P.IVA 00873480800

CIG	B9414A0185
Oggetto del bando	Porto di Gioia Tauro - Manutenzione straordinaria per la sostituzione di un tratto di recinzione portuale nella darsena "Marinai d'Italia"
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, c. 1, lett. a) del D.lgs. n. 36/2023
Determina	n. 154/25 del 29/12/2025
Importo aggiudicazione	€ 8.500,00
Aggiudicatario	ALLERA Costruzioni Metalmeccaniche S.r.l. - P.IVA 01460000803

CIG	B7195D9E2D
Oggetto del	Servizio di manutenzione ordinaria e correttiva per il sistema di

bando	Videosorveglianza perimetrale e sistema di controllo accessi del porto di Gioia Tauro e del sistema di controllo accessi dei porti di Corigliano Calabro e Crotona
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, c. 1, lett. b) del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 83/25 del 8/07/2025
Importo aggiudicazione	€ 137.500,00
Aggiudicatario	Leonardo S.P.A. P.IVA 15844561009 P.IVA: 00881841001

CIG	B7195D9E2D
Oggetto del bando	Interventi di manutenzione straordinaria - "Fornitura e posa in opera di un sistema per il rilevamento dei dati di corrente, ondametrici e meteo e dei relativi servizi di manutenzione"
Tipologia gara	Prosecuzione contratto stipulato tramite MEPA con RdO 2509639 del 17.02.20
Decreto	n. 95/25 del 18/08/2025
Importo aggiudicazione	€ 16.294,59
Aggiudicatario	PRISMA S.r.l. - P.IVA 04793881212

CIG	B8F0C4FA83
Oggetto del bando	Affidamento diretto ai sensi dell'art. 50 c.1 lett. b) del D.Lgs. 36/2023 e s.m.i. del servizio di verifica della progettazione esecutiva nell'ambito dell'intervento "LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA LUNGO LA BANCHINA ALTI FONDALI – CONSOLIDAMENTO TRA IL RACCORDO DELLA BANCHINA E IL PIAZZALE RETROSTANTE"
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 c.1 lett. b) e art. 52 del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 116/25 del 12/11/2025
Importo aggiudicazione	€ 13.494,92
Aggiudicatario	2A PROGET S.R.L. - P.IVA 03192810806

CIG	B7B7362167
Oggetto del bando	Porto di Crotona: ripristino funzionalità cancelli molo Giunti e molo Sottoflutto.
Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera b), del D.Lgs. 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 89/25 del 23/07/2025
Importo aggiudicazione	€ 5.462,18
Aggiudicatario	Teknosystem srl - P.IVA 02930860792

CIG	B7B7362167
Oggetto del bando	Porto di Crotona: ripristino funzionalità cancelli molo Giunti e molo Sottoflutto

Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera b), del D.Lgs 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 89/25 del 23/07/2025
Importo aggiudicazione	€ 5.462,18
Aggiudicatario	Teknosystem srl - p.iva 02930860792

CIG	B4DBB192E5
Oggetto del bando	Porto di Crotona. Aggiudicazione definitiva dei "Lavori di manutenzione area portuale adiacente spiagge delle forche e realizzazione parcheggio".
Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera a), del D.Lgs 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 09/25 del 23/01/2025
Importo aggiudicazione	€ 91.629,23
Aggiudicatario	ALAN Srl - P.IVA 03499680795

CIG	B638EC49CB
Oggetto del bando	Affidamento diretto con richiesta di offerta, ai sensi dell'art. 50, comma 1, lettera a) del D.Lgs. n. 36/2023, relativo al "Ripristino della sbarra di ingresso al Molo Cortese-Gen. Malta e adeguamento del sistema di accesso al varco Principale (C.P.) del porto di Vibo Valentia".
Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera a), del D.Lgs 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 38/25 del 03/04/2025
Importo aggiudicazione	€ 4.861,70
Aggiudicatario	SECURITY 4K di Mazza Marco Antonio - p.iva IT03806310797

CIG	B643114B96
Oggetto del bando	Affidamento diretto con richiesta di offerta, ai sensi dell'art. 50, comma 1, lettera a) del D.Lgs. n. 36/2023, relativo alla "Riqualificazione e manutenzione delle aree verdi presso l'U.A.D. di Vibo Valentia".
Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera a), del D.Lgs 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 43/25 del 22/04/2025
Importo aggiudicazione	€ 7.557,90
Aggiudicatario	MULTISERVIZI GM S.R.L.- p.iva 03340670797

CIG	B7DC1D41A1
Oggetto del bando	Fornitura di una nuova scheda elettronica di controllo per il cancello del varco CP del porto di Vibo Valentia
Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera b), del D.Lgs 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 100/25 del 01/09/2025
Importo	€ 378,20

aggiudicazione	
Aggiudicatario	SECURITY 4K di Mazza Marco Antonio - p.iva IT03806310797

CIG	B833C1D56B
Oggetto del bando	Ripristino delle sbarre di ingresso al Molo Cortese-Gen. Malta e al varco Principale (C.P.) del porto di Vibo Valentia e del cancello carrabile dell'Ufficio Amministrativo Decentrato
Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera a), del D.Lgs 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 105/25 del 16/09/2025
Importo aggiudicazione	€ 2.944,01
Aggiudicatario	RAO VINCENZO - p.iva 02859490803

CIG	B8D58FFF4F
Oggetto del bando	Porto di Corigliano Rossano - Intervento di ricerca guasto, fornitura e ripristino cabina elettrica centrale MT/BT e n. 2 sotto cabine secondarie presso aree portuali.
Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera b), del D.Lgs 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 117/25 del 04/11/2025
Importo aggiudicazione	€ 1.000,00
Aggiudicatario	Elettro Sistem Italia srls - P.IVA 03454510789

CIG	B6E21DF32C
Oggetto del bando	PORTO DI CORIGLIANO ROSSANO: FORNITURA E INSTALLAZIONE DI NR 03 FUSIBILI CILINDRICO MEDIA TENSIONE DA 16A 24 KVA C/O CABINA NR 01 e NR 02.
Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera b), del D.Lgs 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 57/25 del 19/05/2025
Importo aggiudicazione	€ 1.207,80
Aggiudicatario	Elettro Sistem Italia srls - P.IVA 03454510789

CIG	B9136AD4F5
Oggetto del bando	Porto di Corigliano Rossano: Intervento di manutenzione per ripristino recinzione portuale, cancelli elettrici n. 3, 5 e 7, illuminazione banchina 7, colonnina di ricarica acqua ed energia elettrica in banchina 7, faro rosso e faro verde.
Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera b), del D.Lgs 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 129/25 del 13/11/2025
Importo aggiudicazione	€ 9.089,00
Aggiudicatario	F.Ili Roberto di Roberto Salvatore & C. S.A.S.- P.IVA 02789530785

CIG	B90E32BB44
Oggetto del	Porto di Corigliano Rossano: Intervento di ricerca guasto e

bando	sostituzione fusibili su cabina elettrica nel porto di Corigliano Rossano per ripristino illuminazione zona banchine 1, 2 e 3.
Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera b), del D.Lgs 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 128/25 del 13/11/2025
Importo aggiudicazione	€ 427,00
Aggiudicatario	Pranteda Antonio - P.IVA 01050840782,

CIG	B8370A6FDF
Oggetto del bando	Porto di Corigliano Rossano (CS) - Rinnovo del servizio di noleggio del sistema "TALLYWEB" a servizio del sistema di colonnine idrico elettriche del porto di Corigliano Rossano
Tipologia gara	affidamento diretto, ai sensi dell'art. 50, c.1, lettera a), del D.Lgs 36/23 e s.m.i.
Determina	n. 108/25 del 18/09/2025
Importo aggiudicazione	€ 2.910,00
Aggiudicatario	TallyKey NS- P.IVA CVR19367770

I lavori di manutenzione sono stati completati nell'anno 2025 a meno del servizio di manutenzione ordinaria e correttiva per il sistema di Videosorveglianza perimetrale e sistema di controllo accessi del porto di Gioia Tauro e del sistema di controllo accessi dei porti di Corigliano Calabro e Crotona che copre parte dell'anno 2025 e anno 2026.

5.2 Infrastrutture finalizzate alle "autostrade del mare", risultati finali e prospettive future.

Presso i porti ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'ADSP MTMI non sono presenti infrastrutture dedicate alle "autostrade del mare".

5.3 Aggiornamenti in merito sull'attuazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale.

Il documento è stato approvato dal Comitato di Gestione con delibera n. 58 del 31 luglio 2024, pertanto l'avvio del suo aggiornamento è programmato nel 2026

6 OPERE COMMISSARIALI (OVE PRESENTI)

6.1 Notizie sullo stato di realizzazione dell'opera e sulle criticità rilevate nel corso della stessa e compilazione dell'allegata scheda anagrafica.

Presso i porti ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'AdSP MTMI non sono presenti opere commissariali.

7 FINANZIAMENTI COMUNITARI E/O REGIONALI

7.1 Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o a progetti utili allo sviluppo della portualità.

Finanziamenti europei: Intervento "Gioia Sicura"

L'intervento denominato "Gioia Sicura: Infrastrutture e servizi infotelematici per la Sicurezza integrata delle aree Logistiche a vocazione produttiva dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari tirreno Meridionale e Ionio" rappresenta l'unico finanziamento europeo attivo per l'anno 2025 nell'ambito portuale. Tale progetto è stato finanziato attraverso il Programma Nazionale Sicurezza 2021-2027, con l'obiettivo di potenziare infrastrutture e servizi infotelematici dedicati alla sicurezza integrata delle aree logistiche a forte vocazione produttiva.

In fase di finanziamento, sono stati individuati gli interventi necessari e redatti i relativi fabbisogni, al fine di aderire alle convenzioni CONSIP. L'avvio di queste convenzioni era inizialmente previsto per gennaio 2026, tuttavia si sono registrati alcuni ritardi. Attualmente, si è in attesa dell'apertura delle convenzioni CONSIP, passaggio indispensabile per la concreta realizzazione degli interventi programmati.

Finanziamenti Regionali:

I finanziamenti regionali attivi riguardano il fondo FSC. Si riportano di seguito gli interventi che sono stati tutti appaltati:

- "Realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del Porto Vecchio di Crotona per migliorare il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse" - CUP F11J18000050005 - Importo QE € 7.000.000,00 di cui € 5.000.000,00 con fondi FSC e € 2.000.000,00 con fondi di Bilancio;
- "Lavori di riqualificazione delle banchine di riva del porto di Taureana di Palmi (RC)" - CUP F64D18000120005 - Importo QE € 7.300.000,00 di cui € 3.200.000,00 con fondi FSC e € 4.100.000,00 con fondi di Bilancio;
- "Lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Pola e Tripoli" - CUP F47H21009240002 - Importo QE € 6.500.000,00 con fondi FSC;

Trattandosi di interventi da realizzarsi all'interno del bacino portuale, i ritardi sull'avvio dei lavori sono stati determinati principalmente dall'iter necessario per ottenere il parere da parte del Ministero dell'Ambiente.

A ciò si aggiunge la procedura per l'acquisizione dei relativi pareri, avviate in seguito all'adempimento delle ottemperanze di cui ai pareri del MASE, che devono essere eseguite in fase di progettazione esecutiva e prima dell'inizio concreto dei lavori. Sicuramente anche durante i lavori si potrebbero verificare dei ritardi perché sono previste delle ottemperanze anche in fase di esecuzione.

8 GESTIONE DEL DEMANIO

8.1 Notizie di carattere generale e compilazione della relativa tabella allegata (Tabella 5)

L'attività di gestione del demanio non si limita ai procedimenti di rilascio di titoli ex novo o di rinnovi, ma riguarda anche procedure di subingresso, di variazione dell'assetto concessorio ex art. 24 reg. Att. Cod. nav., di autorizzazione ex art. 45 bis (di affidamento a terzi di attività inerenti allo scopo delle stesse), di procedimenti in autotutela (revoca/decadenza) e di sospensione temporanea degli effetti concessori per necessità pubbliche. A ciò si aggiungono criticità o insorgenze di varia natura e costanti rapporti di assistenza, sollecito o richiamo ad oneri concessori, ai concessionari. Tutte le richieste di

nuove concessioni, di ampliamento, nonché di rinnovo e subingresso, sono oggetto di pubblicazione, a fini di massima trasparenza e concorrenzialità; dette pubblicazioni sfociano con relativa frequenza in articolati procedimenti comparativi ex art. 37 C.N. tra più concorrenti.

Le istruttorie sono condotte secondo regolamentazione interna codificata e verbalizzate, per essere sottoposte, con predisposizione delle relative memorie, al parere finale del Comitato di Gestione. Per i procedimenti relativi al rilascio di nuove concessioni, di rinnovo, di modifica e di subingresso è stata attivata ed elaborata tutta l'attività tecnica derivante dalla procedura del Sistema Informativo Demanio – Portale del Maree dello Sportello Unico Amministrativo.

Tra le attività legate alle concessioni si segnalano infine le procedure inerenti le c.d. "certificazioni antimafia", che richiedono corposa attività di acquisizione documentale dai concessionari (tra cui i dati personali di tutti i soggetti ricoprenti cariche societarie e relativi nuclei familiari), la introduzione della documentazione e la sua trasmissione mediante sistema informatico alle Prefetture di competenza, con le quali sono stati stipulati protocolli di legalità, finalizzati a contrastare l'infiltrazione della criminalità organizzata negli appalti della Autorità, nonché nel rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio di operazioni e servizi portuali, nelle concessioni per l'uso del demanio marittimo e/o per l'iscrizione al registro speciale di cui all'art. 68 del codice della navigazione o presso gli altri registri tenuti dal predetto Ente, ai sensi della predetta normativa di settore.

Nel 2025 l'attività inerente alla gestione del demanio si è confermata come un'attività particolarmente intensa ed articolata, in particolare, dalle attività inerenti al rilascio, il rinnovo e le modifiche dei titoli demaniali, volta a contemperare le tempistiche stringenti di risposta all'utenza con le esigenze di coerenza e completezza istruttoria, attività connotata dall'alto numero delle pratiche, e dalla loro frequente complessità.

In ordine all'attività amministrativa relativa alle concessioni demaniali marittime, nel corso dell'anno 2024, sono state rilasciate n. 25 concessioni di cui n. 4 per atto formale, n. 4 nuovi rilasci e 17 rinnovi di concessioni per licenza, questi ultimi incentrati nell'ambito territoriale di competenza di Vibo Valentia Marina.

Vedi tabella allegata

8.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità.

I canoni rivenienti da concessioni demaniali marittime ed atti di sottomissione vigenti ammontano, per l'anno 2025, ad un totale di **€ 4.289.853,70**, come da tabella allegata.

Area di Competenza/Porto	Canone Annuale 2025 Accertato	Canone Annuale 2025 Incassato	Percentuale di incasso
GIOIA TAURO	€ 3.386.835,99	€ 3.335.404,80	98,48
CORIGLIANO CALABRO	€ 60.100,53	€ 60.100,53	100
CROTONE	€ 368.140,43	€ 343.634,94	93,34
PALMI	€ 50.991,39	€ 50.991,39	100
VIBO VALENTIA	€ 423.785,36	€ 420.559,86	99,24
Totale	€ 4.289.853,70	€ 4.210.691,52	98,13

Per ciò che concerne le criticità connesse con la riscossione dei canoni concessori si segnala, in via

preliminare, che l'Autorità di Sistema Portuale amministra circa 160 concessioni demaniali marittime, tanto nella forma della licenza che dell'atto formale; in totale, i rapporti concessori che non presentano alcun profilo di criticità per l'aspetto della riscossione sono circa il **98,13%**.

Per quel che riguarda le azioni intraprese per le residuali ipotesi di morosità, si evidenzia che non si registrano fattispecie di natura prescrittiva poiché i canoni concessori vengono tutti puntualmente richiesti alla loro scadenza anniversaria.

Nei casi di reiterata morosità l'Autorità di Sistema Portuale procede ad avviare la procedura di escussione della cauzione prestata ex artt. 17 Reg. Cod. Nav. e 54 Reg. Cont. Stato, nonché il procedimento di decadenza della concessione ai sensi dell'art. 47 del codice della navigazione.

Si evidenzia che nel corso dell'anno in esame, come di consueto, si è proceduto alla revisione delle partite aperte e dei relativi solleciti, nonché al calcolo delle indennità risarcitorie del canone per i soggetti occupanti *sine titolo*, con la conseguente applicazione, in caso di inadempienza, dei conseguenti provvedimenti di legge, con particolare riferimento al disposto dell'art 13, comma 2 Bis della legge 84/94

8.3 Attività di controllo sul demanio marittimo.

L'attività di controllo del demanio marittimo viene ordinariamente svolta dal personale appartenente al Settore Vigilanza e Sicurezza dell'Autorità Portuale, ferme restando le competenze in materia di polizia demaniale dell'Autorità Marittima previste dall'art. 14, comma 1, della L. 84/94 e dal Codice della Navigazione.

Nel corso dell'anno 2025 sono state emesse n.5 ingiunzioni di sgombero ai sensi dell'art. 54 del codice della navigazione a seguito di occupazione abusiva di suolo demaniale marittimo rilevata dalle Autorità di polizia giudiziaria competenti per territorio, rientrante nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale.

8.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione e compilazione della Tabella 6.

Vedi tabella allegata

9 TASSE PORTUALI

9.1 Entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali con compilazione dell'allegata tabella (Tabella 7), con un approfondimento sull'utilizzo dei parametri adottati ai sensi del DPR n. 107/2009

Per sostenere la crescita dei traffici portuali l'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, con Ordinanza n. 69 del 23/12/2025, ha adottato il regolamento che riduce le tasse d'ancoraggio per l'anno 2025 per tutti i cinque porti della circoscrizione: Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Crotona, Vibo Marina e Taureana di Palmi.

L'obiettivo è quello di abbattere il gap di concorrenza con i porti che operano nel circuito internazionale del Mediterraneo e di mantenere il primato nazionale di Gioia Tauro come porto di trasbordo.

Il provvedimento adottato prevede un impegno totale fino alla concorrenza della somma pari a 1,5 milioni di euro, derivante dalla riduzione delle spese correnti dell'Autorità di sistema portuale per l'esercizio finanziario 2025. Una quota parte della somma disponibile, pari al 3,5 per cento del totale, è destinata al rimborso delle tasse d'ancoraggio corrisposte dalle car carriers, mentre la somma residua sarà destinata al rimborso delle tasse d'ancoraggio corrisposte dalle navi porta contenitori e dalle altre tipologie di navi. Il beneficio sarà applicato a tutte le navi commerciali ma non alle navi passeggeri.

Per ciò che concerne l'utilizzo dei parametri adottati ai sensi del D.P.R. 107/2009, si riporta di seguito il contenuto dell'art. 3 del Regolamento approvato con la citata Ordinanza n. 69/2025:

“In esecuzione della facoltà concessa dall'art. 5, comma 7-duodecies, della Legge, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente Regolamento le tasse d'ancoraggio da corrispondersi da parte delle navi che scalano i porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano Rossano e Vibo Valentia Marina sono ridotte delle seguenti misure percentuali:

- *Per navi car carriers:*

1. per navi car carriers di stazza lorda fino a 30.000 tonnellate - riduzione del 65% delle misure previste dall'art. 1 del D.P.R. 107/2009;

2. per navi car carriers di stazza di lorda superiore alle 30.000 tonnellate- riduzione del 100% delle misure previste dall'art. 1 del D.P.R. 107/2009;

- *Per navi portacontainers e per tutte le altre tipologie di navi:*

1. per navi di stazza lorda fino a 80.000 tonnellate - riduzione del 65% delle misure previste dall'art. 1 del D.P.R. 107/2009;

2. per navi di stazza di lorda superiore alle 80.000 tonnellate - riduzione del 100% delle misure previste dall'art. 1 del D.P.R.107/2009”.

Si riportano i valori dell'ultimo quadriennio

	ANNO 2022	ANNO 2023	ANNO 2024	ANNO 2025
Tasse portuali	1.069.574,09	1.461.212,13	1.471.910,96	1.571.495,96
tassa di ancoraggio	13.941.220,03	19.327.718,61	14.272.391,13	13.069.023,21
diritti e addizionali				
sovrattasse				
TOTALE	15.010.794,12	20.788.930,74	15.744.302,09	14.640.519,17

Vedi tabella allegata

10 CONTENZIOSO

10.1 Relazione analitica sui contenziosi pendenti e quelli conclusi nell'ultimo triennio.

Si trasmette di seguito elenco in merito al contenzioso pendente:

1. TAR CALABRIA SEZIONE STACCATA DI REGGIO CALABRIA RG 597/2024 COSTRUZIONI PERRONE S.R.L. C./ MINISTERO DELL'INTERNO UFFICIO TERRITORIALE DEL GOVERNO DI REGGIO CALABRIA, AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO E ALTRI

Giudizio amministrativo di primo grado proposto da Perrone SRL che ha adito il TAR Calabria sezione staccata di Reggio Calabria domandando l'annullamento di una serie di provvedimenti adottati da diverse pp.aa. tra cui il provvedimento di diniego prot. 28543 U/2024 SEG del 25/10/2024 con cui l'AdSP MTMI ha rigettato l'istanza del 07/10/2024 formulata dalla Ditta ricorrente e, conseguentemente, ha "confermato l'efficacia del Decreto ADSP_MTMI n. 88/2024/AdSP- MTMI del 23/4/2024 di revoca, per le ragioni ed i motivi ivi contenuti, delle autorizzazioni amministrative per l'anno 2024 rilasciate a favore di codesta Ditta." È stato dato incarico per la costituzione all'avvocatura distrettuale dello Stato di Reggio Calabria. L'udienza di merito non è stata ancora celebrata.

2. LA CARENA S.R.L. C. AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO (TAR CALABRIA RICORSO R.G. N. 1559 DEL 2024) – SUCCESSIVO APPELLO INNANZI AL CONSIGLIO DI STATO R.G. N. 5082/2025

Giudizio amministrativo di primo grado (definito) proposto con ricorso dalla società *La Carena* che ha adito il Tribunale amministrativo chiedendo l'annullamento, previa sospensiva, del provvedimento appresso indicato:

"Decreto n. 174 del 7.8.2024 con cui il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha disposto la decadenza della concessione demaniale in capo alla società ricorrente; di ogni altro atto, connesso, presupposto e/o consequenziale, compreso il parere del Comitato di Gestione della medesima Autorità del 31.7.2024; ove occorra ed in parte qua, nei limiti dell'interesse, del Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, approvato con determina n. 136/2020 del Comitato Portuale."

La domanda cautelare di sospensione del provvedimento impugnato, in accoglimento delle difese dell'AdSP, è stata rigettata. La causa è stata definita in primo grado con sentenza n. 947/2025 pubblicata il 03/06/2025 di rigetto del ricorso spese di lite compensate. La sentenza è stata appellata da La Carena s.r.l. innanzi al Consiglio di Stato n. 5082/2025. Il giudizio attualmente pendente è, dunque quello di secondo grado, per il quale deve essere ancora celebrata l'udienza di merito.

3. TRIBUNALE CIVILE DI CATANZARO SECONDA SEZIONE CIVILE- CAUSA R.G. N. 1985/2021- PARTI: COSTRUZIONI PROCOPIO S.R.L. C./ AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

Trattasi di causa civile pendente in primo grado proposta da Costruzioni Procopio s.r.l. con atto di citazione avverso procedura di risoluzione contrattuale in danno e contestuale richiesta di:

- Accertare e dichiarare il diritto di Costruzioni Procopio s.r.l. a vedersi riconosciuta la somma corrispondente al 10% dei lavori non eseguiti, pari ad € 318.657,28 oltre IVA ed interessi di legge nonché la somma di € 1.488.633,90 quale importo corrispondente al valore venale delle opere oltre IVA e accessori come per legge;

- Accertare e dichiarare il diritto di Costruzioni Procopio s.r.l. a vedersi riconosciuta la somma domandata in via equitativa a titolo di danno all'immagine pari ad € 1.068.866,64 o di quelle diverse, maggiori o minori, ritenute di giustizia e determinate anche ex art. 1226 c.c., occorrendo anche a titolo risarcitorio ex art. 2043 c.c., ovvero, in via ulteriormente gradata a titolo di arricchimento senza causa ex art. 2041 c.c. oltre accessori.
- Accertare e dichiarare il diritto di Costruzioni Procopio s.r.l. a vedersi riconosciuto il valore dei materiali utili esistenti in cantiere o giacenti presso i fornitori, nonché degli ordinativi già contrattualizzati e garantiti da titoli, ovvero in via equitativa la somma corrispondente al 50% del valore delle conferme d'ordine pari ad € 845.148,90 oltre IVA.

La causa è in corso di trattazione.

4. NAVALCALABRIA SRL C. ADSP MTMI (TAR CALABRIA RICORSO R.G. N. 1842/2024- CONSIGLIO DI STATO R.G. N. 1842/2024

La società Navalcalabria srl ha proposto ricorso innanzi al Tar Calabria avverso e per l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia, - del Decreto Presidenziale n. 176/2024/ADSP-MTMI, emesso dall'Autorità Portuale, avente ad oggetto: Declaratoria di decadenza di concessione demaniale marittima per licenza quadriennale n. 14/2021 del 25/06/2021 – Rep. n. 112, rilasciata in favore della NAVALCALABRIA S.r.l. con sede in Vibo Valentia Marina in via Emilia snc - C.F. e P.IVA 03247180791 – Numero REA VV – N. 01842/2024 REG.RIC. 168838, avente scadenza 31/12/2024, intesa all'occupazione di un'area demaniale marittima della superficie complessiva di mq. 2 3.780 circa, di cui mq. 1.320 di specchio acqueo, identificata catastalmente al foglio di mappa n. 2 particella n. 580 del Comune censuario di Vibo Valentia, ubicata in Via Emilia – del porto di Vibo Valentia Marina, allo scopo di mantenere un cantiere navale; - di ogni altro atto ad esso presupposto e/o prodromico e/o connesso e/o consequenziale. La causa è stata definita in primo grado con la sentenza n. 1455/2025 di accoglimento del ricorso. Avverso detta sentenza è stato proposto da questo Ente appello innanzi al Consiglio di Stato (r.g. n. 1842/2024) in corso di trattazione.

5. RICORSO PROPOSTO DA GUACCI GIUSEPPE C. AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO (TRIBUNALE DI PALMI SEZIONE LAVORO R.G. 2677/2024 – APPELLO INNANZI ALLA CORTE D'APPELLO SEZ. LAVORO DI REGGIO CALABRIA R.G. N. 283/2025)

Con ricorso notificato all'ADSP, il ricorrente Guacci Giuseppe già Presidente dell'AdSP MTMI ha adito il Tribunale di Palmi Giudice del Lavoro chiedendo quanto appresso indicato:

“Voglia l’On.le Tribunale adito, respinta ogni contraria istanza, deduzione ed eccezione, in accoglimento della domanda, così provvedere:

- *accertare e dichiarare il diritto del ricorrente con relativa condanna dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio alla corresponsione delle somme della componente del TFR maturato per il periodo in cui ha ricoperto la dedotta carica (dicembre 201- gennaio 2006) ammontanti ad euro 68.037,77, ovvero la somma maggiore o minore ritenuta di giustizia, oltre ovviamente rivalutazione ed interessi come per legge;*
- *accertare e dichiarare il diritto del ricorrente con relativa condanna dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio alla corresponsione delle differenze contrattuali pari*

ed euro 60.209,87, ovvero la somma maggiore o minore ritenuta di giustizia, oltre interessi e rivalutazione come per legge, derivanti dalla previsione di cui al decreto ministeriale del 31 marzo 2003 con il quale è stato stabilito spettare "...per tutta la durata del mandato un emolumento corrispondente al trattamento economico fondamentale previsto per i dirigenti generali del Ministero delle infrastrutture e trasporti, moltiplicato per una serie di coefficienti definiti in base al volume di traffico nel porto nel triennio precedente...".

- *Condannare la parte resistente alla refusione delle spese di lite."*

L'AdSP si è costituita in giudizio. Il ricorso è stato rigettato in primo grado con sentenza del Tribunale Lavoro di Palmi n. 504/2025 avverso la quale il Guacci ha proposto appello innanzi alla Corte d'Appello sez. Lavoro di Reggio Calabria (r.g.n. 283/2025) in corso di trattazione.

6. TAR CALABRIA R.G. N. 43/ 2024 RICORSO PROPOSTO DA DE PINTO COSIMO + ALTRI

Giudizio di primo grado proposto, innanzi al TAR Calabria, da De Pinto Cosimo + altri c. AdSP MTMI, per chiedere l'annullamento previa sospensione dell'efficacia, dell'ordinanza del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio del 15 novembre 2023, n. 42/2023/ADSP-MTMI (n. repertorio 444/2023, ed avente ad oggetto «Porto di Vibo Valentia Marina (VV): Destinazione funzionale delle banchine del porto di Vibo Valentia Marina», nonché di ogni altro atto ad esso connesso, preordinato, presupposto o consequenziale, se ed in quanto lesivo, nella parte in cui, all'art. 3, assegna la destinazione funzionale alle banchine e alle aree portuali e dispone nel porto di Vibo Valentia Marina gli accosti delle unità (punti di ormeggio), in particolare destinando la Banchina Cortese all'ormeggio di tutte le unità da pesca che fanno porto base nel locale sorgitore. Con ordinanza n. 61/2024 pubblicata il 01/02/2024 il TAR ha a) rigettato l'istanza di tutela cautelare. L'udienza di merito deve essere ancora fissata.

7. TRIBUNALE CIVILE DI PALMI R.G. N. 342/2023- ARKÈ S.R.L. C /ADSP MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO + 1.

Il presente giudizio di primo grado è stato proposto dalla società Arkè srl al fine di ottenere la declaratoria di illegittimità della risoluzione per inadempimento del contratto rep. N. 29/2021 disposto dall'AdSP con decreto 71/2022 del 25/03/2022. La società ha chiesto la condanna dell'amministrazione al risarcimento indicato in misura non inferiore ad € 200.000,00 nonché alla refusione delle ulteriori somme per riserve contrattuali pari ad € 195.593,87.

Si rappresenta che l'AdSP ha avviato la procedura per l'escussione della garanzia fideiussoria prestata da ELBA Assicurazioni srl a copertura assicurativa del "Valore Capitale dell'Anticipazione". Avverso tale provvedimento la società Arkè ha promosso ricorso ex art. 700 c.p.c. presso il Tribunale di Basi, risultando soccombente in giudizio, e successivo reclamo ex art. 669 *terdecies* c.p.c. Anche in tale ultima azione il Giudice ha disposto la soccombenza della ditta a fronte della legittimità dell'operato dell'amministrazione.

Il Giudizio è in fase di trattazione.

8. – FIDA VINCENZO C./AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DI GIOIA TAURO. RICORSO AL GIUDICE DEL LAVORO EX ART. 1 COMMA 48 DELLA LEGGE N. 92/2012 (TRIBUNALE ORDINARIO DI PALMI GIUDICE DEL LAVORO R.G. N. 1006/2022 – CORTE D'APPELLO SEZIONE LAVORO DI REGGIO CALABRIA R.G. N. 166/2024)

Il dott. Fida Vincenzo ha promosso ricorso innanzi al Tribunale Civile di Palmi in funzione di Giudice del Lavoro per:

- Accertare e dichiarare l'inadempimento contrattuale del datore di lavoro concretizzatosi nel vizio funzionale del patto di prova e per l'effetto condannare l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, in persona del suo legale rappresentante pro-tempore, all'integrale risarcimento dei danni quantificati nella misura di € 18.974,56, ovvero la retribuzione di riferimento per il calcolo del trattamento di fine rapporto per tutto il residuo periodo lavorativo (11 mesi) fino alla scadenza naturale del contratto a termine (un anno), oltre allo stesso trattamento di fine rapporto, alla contribuzione dovuta per il medesimo periodo, nonché al maggior danno, da valutarsi in via equitativa derivante dalla perdita del posto di lavoro, dalle difficoltà di reinserimento nel mercato di lavoro e dalla minor forza contrattuale determinata dalla disoccupazione, il tutto comunque aumentato dagli interessi legali e dalla rivalutazione monetaria dalla data di maturazione del credito fino all'effettivo soddisfo;
- Condannare l'Ente resistente, in persona del legale rappresentante pro-tempore, al pagamento delle spese e dei compensi del giudizio. Il giudizio è stato definito con sentenza, favorevole all'Ente, n. 273/2024 emessa e pubblicata in data 05/3/2024.
- Con detta sentenza il Giudice del lavoro ha rigettato il ricorso avversario ritenendo che parte ricorrente non abbia assolto all'onere della prova sullo stesso incombente con condanna dello stesso a corrispondere, alla resistente AdSP, le spese di giudizio, liquidate in 2.008,00 euro, oltre spese generali.

Avverso tale pronuncia è stato proposto appello dal Dott. Fida innanzi alla Corte d'appello di Reggio Calabria sezione lavoro (r.g.n. 166/2024) che è in corso di trattazione.

9. TRIBUNALE PENALE DI PALMI. PROCEDIMENTO PENALE N. 1873/2021 R.G. NOTIZIE DI REATO- N. 30/2022 R.G. GIP. DECRETO DI CITAZIONE DEL RESPONSABILE CIVILE.

Con Decreto di Citazione dei Responsabili Civili emesso dal Tribunale Penale di Palmi, nell'ambito del procedimento penale n. 1873/2021 R.G. notizie di reato- n. 30/2022 R.G. GIP il Giudice dell'Udienza Preliminare ha ordinato la citazione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della società in house Gioia Tauro Port Security, per il fatto che vede indagati i sig.ri Agostinelli Andrea, Piromalli Mario, Filocamo Marcello, Sorgiovanni

Pasquale e Timpano Giancarlo (delitto p. e p. dagli artt. 40 comma 2, 113, 589 2 comma c.p. a danno di Filandro Agostino, deceduto in Gioia Tauro in data 21.06.2019).

Il G.U.P. ha ammesso la richiesta delle 7 parti civili (Zito Giuseppina in proprio e nella qualità di genitore esercente la responsabilità genitoriale sulla minore Filandro Chiara, Zito Michele, Lanza Annunziata, Zito Pacifico, Zito Salvatore e Zito domenica) e pertanto l'AdSP è stata individuata come responsabile civile.

10. TRIBUNALE DI PALMI GIUDICE DR.SSA MARTA SPECIALE- R.G. N. 608/2024 CAUSA CIVILE EREDI FILANDRO AGOSTINO- PARTI: DE MAGGIO ANNUNZIATA + 6 (EREDI FILANDRO AGOSTINO) C./ AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO – RISARCIMENTO

DANNI

Si tratta della causa civile di primo grado in trattazione avente ad oggetto domanda di risarcimento danni proposta contro l'AdSP dalla madre (De Maggio Annunziata) e dagli altri 6 congiunti di Filandro Agostino (fratelli e nipoti) per l'evento morte di cui al punto che precede. Con l'atto di citazione gli eredi Filandro hanno chiesto quanto segue al Tribunale di Palmi:0

- *“Accertare, che i danni patrimoniali e non patrimoniali iure proprio discesi in capo agli attori dal sinistro del 21 giugno 2019, occorso al Sig. Agostino Filandro presso la banchina del molo di ponente del Porto di Gioia Tauro (RC), sono da imputarsi a fatti e/o cose e/o inadempimenti e/o colpe e/o responsabilità civili (artt. 2051, 1218 e 1228, 2050, 2049, 2043, 2087, 1292 e 2055 c.c.) - concorsuali e/o esclusive e/o solidali fra loro e/o con altri soggetti - dell'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO, fatti e/o cose e/o inadempimenti e/o colpe e/o responsabilità civili che in via principale hanno cagionato o concausato la morte del Sig. Agostino Filandro;*
- *conseguentemente e per l'effetto dichiarare tenuta e condannare l'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO, in persona del suo legale rappresentante pro tempore, al risarcimento, in favore degli attori, di tutti i danni patrimoniali e non patrimoniali (moralì, da lutto, da perdita del rapporto parentale, esistenziali, dinamico-relazionali, psicologici) risarcibili iure proprio, patiti e patienti a seguito del sinistro del 21 giugno 2019 per la morte del Sig. Agostino Filandro, il tutto nella misura accertanda in corso di causa, oltre alla rivalutazione ed agli interessi (anche compensativi) dal fatto al soddisfo;*
- *dichiarare tenuta e di conseguenza condannare l'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO, in persona del suo legale rappresentante pro tempore, alla rifusione di tutte le spese (legali e tecniche 176 relative all'eventuale espletamento di CTU), onorari e competenze di giudizio, stragiudiziali e giudiziali, oltre 15% spese generali, IVA e CPA, oltre il costo della tassa di registro e oltre spese, diritti ed onorari successivi ed occorrente, con sentenza provvisoriamente esecutiva ex lege, con distrazione in favore dei legali dichiaratisi antistatari”.*

11. ASSOCIAZIONE DALL'ALBA AL TRAMONTO C/ ADSP MTMI (TAR CALABRIA SEZIONE SECONDA R.G. N. 634/2023 – APPELLO CONSIGLIO DI STATO RG N. 6004/2025)

Trattasi di ricorso proposto dalla associazione Dall'Alba al tramonto avverso il decreto con cui questo Ente ha revocato la concessione demaniale marittima già rilasciata in favore della ricorrente presso il Porto di Vibo Valentia. Il giudizio si è definito in senso favorevole all'ente con sentenza n. 29/2025 pubblicata il 10 gennaio 2025 che ha rigettato il ricorso proposto dalla associazione. Quest'ultima ha proposto appello avverso la anzidetta sentenza innanzi al Consiglio di Stato (r.g. n. 6004/2025) che è in corso di trattazione.

12. CORTE DI APPELLO DI REGGIO CALABRIA – APPELLO ADSP MTMI C/ CRGT PER LA RIFORMA DELLA SENTENZA N. 635/2023 RESA DAL TRIBUNALE CIVILE DI PALMI E NOTIFICATA IL 01.08.2023.

E' stato proposto appello avverso la sentenza n. 635/2023 pubblicata il 31.07.2023 con cui il Tribunale di Palmi in composizione monocratica, in parziale accoglimento della richiesta formulata da CRGT ha condannato l'Autorità di sistema Portuale al pagamento in favore dell'attrice della somma complessiva di € 1.553.828,03 oltre interessi al saggio legale, alle spese di giudizio liquidate in complessivi €

1.817,00 a titolo di spese documentate ed € 27.172,27 a titolo di compensi professionali oltre al 15% di spese generali, IVA e CPA come per legge.

Poiché l'Avvocatura Distrettuale dello Stato non ha ritenuto sussistenti le condizioni per proporre istanza di sospensiva, le somme sopradette sono già state liquidate a CRGT.

Il giudizio è ancora pendente.

TRIBUNALE REGGIO CALABRIA IN COMPOSIZIONE COLLEGALE R.G. N. 3225/2024 (RECLAMO EX ART. 630 C.P.C. – DEFINITO CON SENTENZA N. 1030/2025) CRGT C. ADSP MTMI

Trattasi reclamo proposto avverso ordinanza resa nell'ambito del procedimento di pignoramento presso terzi iscritto al n. r.g. n. 483/2024 del Tribunale di Reggio Calabria esecuzioni mobiliari (creditore procedente CTRG debitore esecutato ADSP) esperito da CRGT in forza della sentenza n. 635/2023 resa dal Tribunale Civile di Palmi e notificata il 01.08.2023 di cui al punto che precede.

La procedura esecutiva è stata successivamente dichiarata estinta con ordinanza del 19/ 11/ 2024 su richiesta del creditore procedente essendo stato pagato il dovuto. Successivamente alla declaratoria di estinzione il G.E. con ordinanza del 28/11/2024 ha irritualmente riaperto il fascicolo disponendo l'assegnazione in favore di CRGT degli interessi legali per come liquidati in sentenza pari ad euro 6.385,59 e dei compensi professionali per il procedimento esecutivo pari ad euro 10.441,46. Avverso tale ordinanza ha spiegato reclamo l'Avvocatura Distrettuale dello Stato. Il reclamo è stato definito con sentenza del Tribunale di Reggio Calabria in composizione collegiale n. 1030/2025 che lo ha dichiarato inammissibile. Ci si è rimessi alle valutazioni e determinazioni della avvocatura distrettuale dello Stato in ordine alla opportunità o meno di proporre appello avverso detta sentenza.

13. OPPOSIZIONE AGLI ATTI ESECUTIVI EX ART. 617 C. 2 C.P.C. ADSP MTMI C. C.R.G.T.

L'avvocatura dello Stato ha contestualmente proposto l'opposizione agli atti esecutivi ex art. 617, comma 2, c.p.c. (r.g. n. 483/2024 sub 1) avverso ordinanza resa nell'ambito del procedimento di pignoramento presso terzi iscritto al n. r.g. n. 483/2024 del Tribunale di Reggio Calabria esecuzioni mobiliari (creditore procedente CTRG debitore esecutato ADSP) esperito da CRGT in forza della sentenza n. 635/2023 resa dal Tribunale Civile di Palmi e notificata il 01.08.2023 di cui al punto che precede. La procedura esecutiva è stata successivamente dichiarata estinta con ordinanza del 19/11/2024 su richiesta del creditore procedente essendo stato pagato il dovuto. Successivamente alla declaratoria di estinzione il G.E. con ordinanza del 28/11/2024 ha irritualmente riaperto il fascicolo disponendo l'assegnazione in favore di CRGT degli interessi legali per come liquidati in sentenza pari ad euro 6.385,59 e dei compensi professionali per il procedimento esecutivo pari ad euro 10.441,46. Avverso detta ordinanza è stata spiegata opposizione agli atti esecutivi, dalla Avvocatura Distrettuale dello Stato, che è stata dichiarata inammissibile nella fase cautelare, per sopravvenuta carenza di interesse, ma che è stata iscritta al ruolo dalla Avvocatura Distrettuale dello Stato per il giudizio di merito a cognizione piena sulla spiegata opposizione. Tale ultimo giudizio è in corso di trattazione. Si è chiesto, pertanto, di voler accantonare nel fondo rischi contenzioso le somme seguenti somme: euro 6.385,59 (interessi legali per come liquidati in sentenza n. 635/2023 resa dal Tribunale Civile di Palmi); euro 10.441,46 per compensi professionali avvocato difensore di CRGT relativi il procedimento esecutivo r.g. n. 483/2024 Tribunale Reggio Calabria; euro 15.000 per eventuali spese legali) per un totale di Euro31.827,05.

14. CONSIGLIO DI STATO SEZIONE VII- R.G. 24/2024 AKROPOLIS S.R.L. c./ADSP – MTMI – ATTO DI APPELLO AVVERSO LA SENTENZA DEL TAR SEDE DI CATANZARO SEZ. II N. 00855/2023 REG. PROV. COLL. N. 01957/2021 PUBBLICATA IN DATA 05/06/2023

L'atto di appello in fase di trattazione dal valore indeterminabile.

15. RICORSO PER CASSAZIONE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE MTMI C. ZEN YACHT E EUROPET S.R.L. –

Trattasi di ricorso per cassazione proposto dall'AdSP a mezzo dell'avvocatura generale dello stato avverso la Sentenza Corte Appello Reggio Calabria sezione Civile n. 53/2024 con cui è stata accolta la domanda di Zen Yacht ed Europet di annullamento del contratto (concessione) per vizio del consenso determinato da errore essenziale.

La Corte di Cassazione con ordinanza n. 4566 del 01/03/2026 (r.g. n. 17082/2025) ha cassato tale sentenza con rinvio disponendo la riassunzione del giudizio di appello innanzi alla Corte d'appello di Reggio Calabria

16. RICORSO PER CASSAZIONE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE MTMI C. ZEN MARINE

Trattasi di ricorso per cassazione proposto dall'AdSP a mezzo dell'avvocatura generale dello stato avverso la Sentenza Corte Appello Reggio Calabria sezione Civile n. 50/2024 con cui è stata accolta la domanda di Zen Marine di annullamento del contratto (concessione) per vizio del consenso determinato da errore essenziale. Causa in corso di trattazione.

17. RICORSO AL TAR CALABRIA SEZIONE STACCATA DI REGGIO CALABRIA CON ISTANZA DI SOSPENSIVA R.G. N. 18/2025 ADSP MTMI C. COMUNE DI GIOIA TAURO

Trattasi di ricorso innanzi al giudice di primo grado TAR Calabria sez. staccata di Reggio Calabria proposto da questo Ente avverso la "Diffida pagamento tributi comunali e accertamento edilizio" emessa dal Comune di Gioia Tauro. L'istanza cautelare è stata rigettata, con compensazione delle spese di lite. Non è ancora stata fissata l'udienza di trattazione della causa nel merito.

18. GIUDICE DI PACE DI CROTONE GIUDIZIO N. 836/2024 R.G. PASCHINO GIULIO C. COMUNE DI CROTONE E ADSP

Trattasi di azione, esperita innanzi al Giudice di pace di Crotona dal signor PASCHINO GIULIO, al fine di ottenere il risarcimento dei danni asseritamente patiti dallo stesso (trauma distorsivo caviglia dx ed infrazione metatarsica dx) in occasione di un sinistro che gli sarebbe occorso in data 28.10.2022 alle ore 13.50 circa in Crotona, lungo la Via Miscello Da Ripe. La causa è in corso di trattazione.

19. SCARCELLA SIMONA c. ADSP MTMI RICORSO AVVERSO IL PROVVEDIMENTO DISCIPLINARE N. 1 DEL 16 MAGGIO 2024 (PROT. RIS. N. 49R DEL 16 MAGGIO 2024) TRIBUNALE LAVORO PALMI R.G. N. 829/2025 DEFINITO CON SENTENZA N. 907 DEL 27/09/2025 – PROPOSIZIONE APPELLO INNANZI ALLA CORTE D'APPELLO DI REGGIO CALABRIA (R.G. N. 469/2025)

Trattasi di ricorso proposto innanzi al Giudice del lavoro del Tribunale di Palmi (r.g. n. 829/2025) dalla anzidetta dipendente Scarcella Simona avverso il provvedimento disciplinare n. 1 del 16 maggio 2024 (prot. ris. n. 49r del 16 maggio 2024). Il ricorso è stato accolto con sentenza n. 907 del 27/09/2025 che ha dichiarato l'illegittimità del provvedimento disciplinare e condannato questo Ente al pagamento

delle spese di lite in favore della ricorrente. Dette somme pari complessivamente ad € 2.392,00 sono state già pagate dall'Ente. Avverso tale sentenza ha proposto appello questo Ente, innanzi alla Corte d'Appello di Reggio Calabria (r.g. n. 469/2025), la causa è in corso di trattazione.

20.REITANO MARIA ASSUNTA C. FULL SERVICE ARL E ADSP MTMI TRIBUNALE LAVORO PALMI R.G. N. 1280/2025

La signora Reitano Maria Assunta ha proposto ricorso innanzi al Tribunale sez. lavoro di Palmi (r.g. n. 1280/2025) nei confronti di Full Service a.r.l. e di questo Ente, rassegnando le seguenti conclusioni:

“Piaccia all’On.le Tribunale adito, respinta ogni contraria istanza, in accoglimento del presente ricorso:

Accertare e dichiarare il diritto della ricorrente ad essere assunta alle dipendenze della ditta appaltatrice Full Service a.r.l. presso l’Ente appaltante Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio;

- *Per l’effetto, condannare la Full Service a.r.l. resistente e la coobbligata Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio all’assunzione della ricorrente alle medesime condizioni contrattuali nonché al risarcimento del danno causato alla lavoratrice per la mancata assunzione in una somma di denaro da determinarsi in via equitativa e/o comunque in una somma almeno pari ad euro 6.900,00 o nella diversa somma ritenuta di giustizia;*
- *Il tutto con vittoria di spese di giudizio, rimborso forfettario, iva e c.p.a. come per legge, da distrarsi in favore dei sottoscritti procuratori antistatari”.*

La causa di primo grado è in corso di trattazione.

21.RICORSO INNANZI AL TRIBUNALE ORDINARIO DI PALMI SEZIONE CIVILE CONTROVERSIE DI LAVORO E PREVIDENZA PROPOSTO DA SCARCELLA SIMONA C./ AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO- R.G. N. 1714/2025

Trattasi di ricorso proposto innanzi al Tribunale Lavoro Palmi (r.g. n. 1714/2025) dalla dipendente Scarcella avverso provvedimento disciplinare n. 2 del 27 giugno 2024, protocollo riservato n. 076R del 27/06/2024. La causa è in corso di trattazione.

22.RICORSO INNANZI AL TAR CALABRIA SEZIONE STACCATA DI REGGIO CALABRIA PROPOSTO DA SIR SPA C./ MIT, CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA DI GIOIA TAURO, AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

Trattasi di ricorso proposto da SIR spa innanzi al TAR Calabria sezione staccata di Reggio Calabria con cui è stato richiesto l’annullamento

- *“del provvedimento della Capitaneria di porto – Guardia Costiera Gioia Tauro prot. m_inf.A94E8C8. Registro ufficiale.U.0023690 del 02-04-2025 di diniego della istanza per il rilascio della concessione di servizio di bunkeraggio a mezzo bettolina nel Porto di Gioia Tauro, assunta al protocollo dell’Ente n. 16643 del 6.3.2025;*
- *di tutti gli atti endoprocedimentali e istruttori relativi alla valutazione della istanza, ivi compreso i verbali della seduta del Comitato Tecnico Operativo tenutasi in data 25 marzo 2025, che non si*

conoscono;

- *dell'art. 47bis del Regolamento di Sicurezza del Porto di Gioia Tauro (approvato con Ordinanza n. 14/2019 del 29.8.2019) introdotto con Ordinanza del 3 settembre 2021 n.16".*

Sebbene siano stati emanati, i provvedimenti impugnati, dalla Capitaneria di Porto, anche questo Ente è stato convenuto in giudizio. La causa di primo grado è in corso di trattazione.

23. TRIBUNALE CIVILE PALMI R.G. N. 746/2025 - LNG MEDGAS TERMINAL S.R.L. (di seguito anche "LNG" o la "Società") c./ ADSP MTMI

La società di LNG MEDGAS TERMINAL S.R.L. (di seguito anche "LNG" o la "Società") ha convenuto in giudizio lo scrivente Ente innanzi al Tribunale di Palmi, ha convenuto in giudizio lo scrivente Ente innanzi al Tribunale di Palmi, *"avverso e in opposizione*

- *alle note dell'Autorità recanti data dell'8 aprile 2025 (doc. 1) e 14 maggio 2025 (doc. 2), trasmesse all'esponente attrice via PEC nelle medesime date, con le quali AdSP ha chiesto a LNG di "riversare [...] la somma di complessivi € 242.349,93" nel termine di 30 giorni dalla prima nota, termine poi riproposto con la seconda nota, somma dalla stessa AdSP corrisposta al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (di seguito, anche "CSLLPP"), ai sensi dell'ora abrogato art. 1, comma 5, del D.L. 30 novembre 2005, n. 245 (convertito nella L. n. 21 del 2006); - a ogni atto precedente, conseguente o comunque connesso, ivi inclusa, per quanto occorrer possa, la nota dell'8 ottobre 2019 (doc. 1.bis), mai ricevuta da LNG e conosciuta solo a seguito della sua trasmissione da parte di AdSP con la nota del 14 maggio 2025 di cui al doc. 2; e, comunque, per l'accertamento della infondatezza della pretesa di AdSP di cui alle note prima citate e dell'insussistenza di qualsivoglia diritto di AdSP a richiedere a LNG le somme per i titoli di cui alle predette note."*

Parte attrice ha rassegnato le seguenti conclusioni:

"Piacca all'Ill.mo Tribunale adito, contrariis reiectis e previe le declaratorie del caso e di legge, per tutti i motivi di cui in atti,

IN VIA PRELIMINARE

- *pronunciare con decreto inaudita altera parte, ovvero – in via subordinata – sentite le parti, la sospensione dell'efficacia esecutiva delle note dell'8 aprile 2025 "2° sollecito" e 14 maggio 2025 "3° sollecito" recanti richiesta di "pagamento dello 0,5 permille ai sensi dell'art. 1, comma del D.L. 30/11/2005 n. 245 convertito, con modificazioni, nella L. 27/1/2006, n. 21", entrambe trasmesse a LNG MEDGAS TERMINAL S.R.L. rispettivamente l'8 aprile 2025 e il 14 maggio 2025, in quanto non sono titolo idoneo a supportare alcuna azione esecutiva volta al soddisfacimento del credito azionato dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, e sospendendo di conseguenza la procedura di riscossione coattiva, emettendo ogni consequenziale provvedimento;*

NEL MERITO

- *dichiarare nulle e/o revocare e/o annullare tali note e, comunque, accertare e dichiarare che in capo all'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio non sussiste alcun diritto a richiedere in alcun modo e in qualsivoglia forma a LNG MEDGAS TERMINAL S.R.L. il pagamento delle*

somme per i titoli di cui alle note aversate e che, conseguentemente, alcun obbligo sussiste a riguardo in capo a LNG MEDGAS TERMINAL S.R.L. nei confronti dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, emettendo ogni 21 consequenziale provvedimento e, comunque, accertare e dichiarare che nessuna somma è dovuta da LNG MEDGAS TERMINAL S.R.L. all'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, quale contributo ai sensi dell'art. 1, comma 5 del D.L. 245/2005 convertito nella L. n. 21/2006, anche perché relativa a diritti di credito per i quali è ormai intervenuta la prescrizione, eventualmente disapplicando ogni atto della stessa Autorità che possa ritenersi quale fondante la pretesa de qua, ivi inclusa la circolare n. 990 del 17 marzo 2006, emettendo ogni consequenziale provvedimento.

Con vittoria di spese e competenze di causa, oltre accessori come per legge”

La causa di primo grado è in corso di trattazione, valore € 242.349,93

24.VRENNA DOMENICO C. ADSP MTMI RICORSO INNANZI AL TAR CALABRIA SEZ. STACCATA DI REGGIO CALABRIA R.G. N. 530/2025

Trattasi di ricorso di primo grado proposto dal signor Vrenna Domenico, con cui lo stesso ha domandato *“l’annullamento, previa adozione di idonea misura cautelare,*

- *del Decreto presidenziale n. 89/2025/AdSP – MTMI del 30 luglio 2025 recante “Declaratoria di decadenza della Ditta individuale Vrenna Domenico dalla concessione demaniale marittima per licenza quadriennale n. 33/2021 rilasciata in data 22/12/2021 per la costruzione di un impianto di distribuzione carburanti a servizio della portualità nel Porto di Crotona”;*
- *della nota AdSP prot. n. 19552 U/2025 AAMM del 30 luglio 2025 recante “Notifica Decreto presidenziale n. 89/2025/AdSP – MTMI del 30/07/2025 – Ditta individuale VRENNA DOMENICO”, del Parere favorevole del Comitato di Gestione AdSP reso nella seduta del 29 luglio 2025 ex art. 9, comma 5, lett. f) della l. 84/94 e s.m.i. “alla declaratoria di decadenza dalla concessione demaniale marittima quadriennale per licenza n. 33/2021 rilasciata in data 22/12/2021, intestata alla Vrenna Domenico”,*
- *e della relativa Relazione Istruttoria a firma del Dirigente dell’Area Demanio, Patrimonio, Lavoro Portuale AdSP del 14 luglio 2025, trasmessa al Comitato di Gestione in data 15 luglio 2025,*
- *nonché di ogni altro atto e/o provvedimento presupposto, connesso o consequenziale, ancorché allo stato non conosciuto o non adottato, in quanto lesivo degli interessi dell’odierno ricorrente, ivi inclusa, ove occorrer possa la Nota della Capitaneria di Porto di Crotona – Servizio personale marittimo attività marittime e contenzioso – Sezione Demanio e Contenzioso prot. n. 2819 dell’11 febbraio 2025, mai trasmessa all’odierno Ricorrente; ove occorrer possa, della nota interlocutoria dell’Autorità prot. n. 17625 U/2025 SEG dell’8 luglio 2025 resa nell’ambito del procedimento avviato a istanza dell’odierna ricorrente in data 15 marzo 2025 per il “rinnovo della Concessione demaniale marittima n. 33/2021 rilasciata nell’ambito del Porto di Crotona – Ditta Individuale VRENNA DOMENICO”;*
- *e del provvedimento dell’Autorità prot. n. 16088 U/2025 PRES del 20 giugno 2025 recante “Procedimento avente ad oggetto l’autorizzazione al subingresso nella concessione demaniale*

marittima n. 33/2021, del 22 dicembre 2021 ai sensi dell'art. 46 cod. nav., della società LUBEMAR SRL unipersonale, in luogo dell'impresa individuale istante Vrenna Domenico - Provvedimento di rigetto ex art. 10- bis l.n. 241/90 e s.m.i." adottato in ottemperanza alla Sentenza del TAR Calabria – Reggio Calabria 26 maggio 2025, n. 405/2025 resa nell'ambito del giudizio R.G. n. 79/2025;

- nonché per l'accertamento e per la declaratoria di illegittimità del silenzio serbato dall'Autorità in relazione alla richiesta di "rinnovo della Concessione demaniale marittima n. 33/2021 rilasciata nel porto di Crotona, banchina di Riva n.7-8, in catasto al foglio di mappa 37, part.n°38 (in parte) e 26 (in parte) D122, per la costruzione di un nuovo impianto di carburanti a servizio della portualità. Ditta: VRENNA DOMENICO" presentata dall'Impresa Ricorrente in data 15 marzo 2025 a seguito dell'intervenuto decorso dei termini per la conclusione del procedimento;
- dell'obbligo dell'Autorità di concludere il procedimento per il rilascio della proroga della concessione demaniale marittima, avviato con la richiamata istanza, ai sensi del combinato disposto degli artt. 31 e 117 c.p.a. e dell'art. 2 della l. n. 7 agosto 1990, n. 241, mediante l'adozione di provvedimento espresso;
- per la conseguente condanna dell'Autorità all'adozione del provvedimento mediante l'assegnazione di un termine perentorio entro il quale adottare il provvedimento definitivo a pena di intervento di un Commissario ad acta all'uopo nominato"

La causa è in corso di trattazione.

25.LA RADA SRL C. ADSP MTMI + ALTRI - RICORSO AL TAR CALABRIA SEZIONE STACCATA DI REGGIO CALABRIA R.G. N. 572/2025

Con ricorso di primo grado, La Rada s.r.l., come sopra rappresentata e difesa, ha adito il TAR Calabria sezione staccata di Reggio Calabria domandando l'annullamento, previa concessione della sospensiva, dei seguenti atti per come testualmente indicati dal ricorrente:

- "Avviso di affidamento di concessione demaniale marittima ad istanza di parte, pubblicato dall'Autorità Portuale in data 22.08.2025, inteso all'occupazione di una zona demaniale marittima della superficie complessiva di mq. 26.754,24, situata sulla spiaggia di Vibo Valentia marina nella zona ovest del porto di Vibo Valentia marina, identificata catastalmente al foglio di mappa 1, particella n.209 del comune di Vibo Valentia, allo scopo di mantenere e gestire l'esistente deposito costiero di oli minerali con annessi uffici, magazzini, sala pompe ed impianti accessori per mantenere e gestire l'esistente deposito costiero di oli minerali ad istanza di parte);
- avviso del 25.09.2025 prot. numero 23489 con il quale l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha modificato i termini del bando di gara;
- istanza (modello D2) del 27.3.2025 prot. n.8508 (sportello Suap n.7690) della Meridionale Petroli s.r.l. di rinnovo ventennale della concessione demaniale ed atti presupposti, connessi e consequenziali, compresa la documentazione integrativa (...);
- nota prot. n.13230 U/2025 del 21.05.2025 con la quale l'Autorità Portuale ha avviato la prescritta istruttoria tecnica e amministrativa in relazione all'istanza di rinnovo, allo stato non conosciuta;

- *del silenzio rigetto alla richiesta di accesso agli atti ex lege n.241/1990 di cui all'istanza del 26.08.2025 e, quindi, per l'accesso a tutti gli atti presupposti al detto avviso pubblico e nello stesso indicati e citati, compresa la domanda della meridionale petroli s.r.l.;*
- *per quanto necessario avverso l'atto formale di concessione demaniale n.23/2005 rep. n.184/2005 reg.1/2002 rilasciata alla Meridionale Petroli s.r.l. ed atti presupposti e connessi;*
- *nell'ipotesi in cui nelle more del giudizio venisse stipulato l'atto formale di concessione demaniale, per la declaratoria di inefficacia della stessa;*
- *nonché' per l'annullamento di ogni e qualsivoglia atto presupposto connesso e consequenziale, allo stato non conosciuto".*

La causa è in trattazione.

26. Consorzio CO.RA.P. C. ADSP MTMI- MIT- CAPITANERIA DI PORTO E AGENZIA DEL DEMANIO – RICORSO PER CASSAZIONE

Il CO.RA.P. ha adito il Tribunale Civile di Reggio Calabria (Giudizi riuniti nn. r.g. A.C. 1404/2003 e 4194/2004) convenendo in giudizio l'Autorità Portuale di Gioia Tauro (gestore delle aree) nonché il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Capitaneria di Porto del Compartimento Marittimo di Gioia Tauro e l'Agenzia del Demanio sostenendo di essere titolare del diritto di proprietà di circa 100 ettari (e più precisamente ha 97.68.53) inseriti nella delimitazione demaniale del Porto di Gioia Tauro.

Per tali ragioni ha chiesto che, previa disapplicazione del predetto provvedimento di delimitazione di cui al verbale del 12/012/2002, le aree ricadenti nelle particelle indicate in atti fossero dichiarate di proprietà del CORAP, con conseguente condanna dei convenuti alla restituzione delle aree e al risarcimento dei danni.

In tale procedimento tutte le parti convenute si sono ritualmente costituite eccependo l'infondatezza delle richieste attoree in attesa che il CO.RA.P, che gestiva le attività di esproprio dei terreni oggetto di causa, aveva operato non quale proprietario, ma quale mero concessionario della Cassa per il Mezzogiorno.

Il Giudice di *prime cure* con sentenza n. 727/2012 depositata in data 08.05.2012 ha rigettato le domande del CO.RA.P non ritenendo raggiunta la prova in ordine alla sussistenza del diritto di proprietà in capo al CORAP sulle aree oggetto di rivendica.

-) Il giudizio di secondo grado

Avverso la sentenza di primo grado ha proposto gravame il CO.RA.P.

Il giudizio di secondo grado (Corte Appello Reggio Calabria Giudice Relatore Sapone Natalino r.g. n. 543/2012) si è concluso con la sentenza n. 111/2023 che, in accoglimento della domanda di rivendica proposta dal Consorzio, ha condannato l'Autorità Portuale di Gioia Tauro (ora AdSP MTMI) a restituire all'Ente i terreni individuati nell'allegato D della CTU redatta dal dott. Biondo, già compresi nella detta delimitazione nel demanio marittimo, in esito delle operazioni di delimitazione effettuate ex art. 32 del Codice della Navigazione in data 12 febbraio 2002 dalla Capitaneria di Porto.

- -) Il giudizio di terzo grado

Avverso tale sentenza l’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha proposto ricorso per Cassazione evidenziando, fra l’altro, che “le suddette aree erano state stralciate al Consorzio medesimo in relazione al *progetto siderurgico e successivamente asservite alle autorità statali competenti alla realizzazione di un’infrastruttura di pertinenza statale, nel contesto del progetto di un porto polifunzionale, divenendo quindi automaticamente demaniali ai sensi dell’art. 822 c.c.*”. La causa è in corso di trattazione.

27.TAR CALABRIA SEZIONE DI REGGIO CALABRIA PURRONE FRANCESCO ANTONIO C. ADSP MTMI + ALTRI R.G. N. 113/2024

Il ricorrente Purrone Francesco Antonio ha proposto ricorso al TAR Calabria sezione staccata di Reggio Calabria chiedendo l’annullamento, previa sospensione cautelare, dei seguenti provvedimenti:

- Decreto n. 246/2023/ADSP – MTMI pubblicato il 22.12.2023 di approvazione della graduatoria di merito della procedura di selezione n. 1 QA nel settore Demanio e SID nell’Area Demanio, Patrimonio, Lavoro portuale – Sede di Gioia Tauro dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio (che lo ha visto terzo classificato); Decreto n. 250/2022/ADSP – MTMI del 16.12.2022 con il quale è stata indetta una selezione pubblica per titoli e colloquio/prova orale per l’assunzione a tempo pieno e determinato di n. 12 posizioni vacanti in pianta organica da inquadrare nei livelli dal IV al QA ai sensi del CCNL porti da destinare alle Aree Demanio – Patrimonio – Lavoro Portuale, Finanza, Controllo e Risorse Umane, pianificazione e Sviluppo, Sedi Periferiche, Presidenza, tecnica dell’Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.
- Dell’allegato al suddetto decreto di indizione della selezione pubblica denominato scheda profilo professionale quadro A responsabile DPLP settore demanio e SID, recante requisiti e mansioni del livello QA e specifiche delle prove e dei titoli valutabili.
- Dei verbali della Commissione Giudicatrice, di determinazione dei criteri di valutazione e di valutazione dei titoli. - Di ogni altro atto prodromico, contestuale, connesso o successivo a quello impugnato.

In data 23 marzo 2026 è stata notificata rinuncia al ricorso da parte del dott. Purrone per sopravvenuta carenza di interesse ad agire, deve essere fissata dal TAR l’udienza per la declaratoria di estinzione del giudizio.

28.AUTOMAR SPA+ ALTRI C. ADSP MTMI E ALTRE ADSP; MIT; MEF- AGENZIA DEL DEMANIO – TAR LAZIO R.G. N. 15894/2025

Con ricorso la società Automar s.p.a., unitamente ad altre società ricorrenti, ha adito il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio - Roma domandando l’annullamento, previa concessione della sospensiva, dei seguenti atti per come testualmente indicati dalle ricorrenti:

- “del Decreto 18 settembre 2025, pubblicato in G.U. il 22 ottobre 2025, con il quale il Direttore Generale per i porti, la logistica e l’intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto gli “Aggiornamenti, relativi all’anno 2025, delle misure unitarie dei canoni per le

concessioni demaniali marittime”;

- *ove e per quanto occorrer possa, della Nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Registrazione Ufficiale U.0008376 in data 11 agosto 2025;*
- *ove e per quanto occorrer possa, delle Tabelle contenenti le misure unitarie dei canoni attualizzate al 2025 allegate alla predetta Nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;*
- *di ogni atto presupposto, consequenziale o comunque connesso rispetto a quelli impugnati, ancorché non noti”*

La ricorrente ha rinunciato alla domanda cautelare con richiesta di cancellazione dal ruolo dell'istanza di sospensiva.

La causa è in corso di trattazione nel merito.

Sono stati definiti i di seguenti giudizi:

TAR CALABRIA - RICORSO PROPOSTO DA BASILE ORESTE C./ AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO – R.G. N. 961/2022

Trattasi di un ricorso proposto da Basile Oreste avverso il Provvedimento di rigetto prot. n. 8187 U/22 PRES del 04/05/2022 - della richiesta di rinnovo della concessione demaniale marittima per licenza n° 36/2017 del 24/11/2017, con scadenza 31/12/2020, rilasciata dalla Capitaneria di Porto di Vibo Valentia Marina.

Il giudizio già definito per la fase cautelare con una ordinanza favorevole all'Ente (di rigetto della istanza di sospensione in via cautelare del provvedimento impugnato) è in corso di trattazione nel merito (la prossima udienza è fissata per il 16 aprile 2025).

Essendo stato, in pendenza della lite, rimosso il motivo ostativo alla domanda di rinnovo della concessione n. 36/2017, l'AdSP ha ritenuto potersi procedere alla rinnovazione dello scaduto titolo concessorio, con l'inserzione, nell'ambito del disciplinare negoziale, di apposita clausola in forza della quale il mancato pagamento anche di una sola rata del piano di rientro della debenza maturata avrebbe costituito motivo per l'avvio del procedimento di decadenza della rinnovata concessione d. m. È stata pertanto rinnovata la concessione demaniale n. 2/2023 per la durata di mesi 48 dal 01/01/2022 al 31/12/2025.

Il giudizio si è definito con sentenza n. 805/2025 pubblicata in data 09/05/2025 che ha dichiarato l'improcedibilità del ricorso per sopravvenuto difetto di interesse. Spese di lite compensate. Non è stato proposto appello

TAR CALABRIA RICORSO R.G. 683/2021, PROPOSTO DA BBC CHARTERING CARRIERS GMBH & CO. KG C. ADSP MTMI + ALTRI

Il ricorrente ha adito il TAR chiedendo l'annullamento: • del provvedimento a firma del Responsabile del Settore Affari Legali dell'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro 22/1/2021, avente ad oggetto, tra l'altro, il rifiuto di assentire le operazioni di sbarco, nel porto di Crotona, dei colli dalla nave BBC Germany secondo le modalità indicate da BBC Chartering Genova s.u.r.l. • di ogni altro atto

presupposto, connesso e conseguente.

Il giudizio si è concluso in senso favorevole per l'ente con Sentenza n. 1317/2024 pubblicata il 03/10/2024 con cui è stato dichiarato irricevibile il ricorso per motivi aggiunti e rigettato il ricorso introduttivo. Non è stato proposto appello.

TRIBUNALE CIVILE DI PALMI CONTENZIOSO CALLIPO GROUP- COLD GLOBAL SERVICE SPA C/ AUTORITA' PORTUALE causa R.G. 1337/2018 DEFINITA CON SENTENZA N. 1014/2023

Trattasi di causa proposta da Callipo Group contro CGS Cold Global Service spa e ADSP MTMI al fine di ottenere una dichiarazione di legittimità della procedura esecutiva immobiliare rge 123/2011 Tribunale di Palmi ai danni di GGS Global service spa e la conseguente legittimità del decreto di trasferimento emesso dal GE in data 16/04/2024 avente ad oggetto la piena proprietà superficaria di un bene già oggetto di concessione demaniale marittima in favore di CGS.

Il Tribunale di Palmi con sentenza definitiva n. 1014 del 29/12/2023 ha dichiarato inammissibilità della opposizione agli atti esecutivi in relazione al procedimento di esecuzione immobiliare n. 123/2011 e confermato per l'effetto il decreto di trasferimento a favore di Callipo Group. Il giudizio può considerarsi concluso

UFFICIO DEL GIUDICE DI PACE DI CROTONE AVERSA CARMELA C./ AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE R.G. 1126/2021

Il giudizio proposto da Aversa Carmela ha ad oggetto una richiesta di risarcimento del danno conseguente ad un sinistro occorso alla stessa sulla via Molo del Porto Vecchio di Crotone. Parte attrice ha richiesto il risarcimento del danno nella misura di € 5.000,00 ai sensi dell'art. 2051 del Codice civile. L'AdSP non si è costituita il giudizio.

Il Giudice di Pace con sentenza n. 842/2021 ha dichiarato la contumacia dell'AdSP e rigettato la domanda risarcitoria di Aversa Carmela. Il contenzioso è dunque cessato e le suddette somme non sono dovute.

TAR CALABRIA SEZ. STACCATA DI REGGIO CALABRIA R.G. N. 98/2022 RICORSO PROPOSTO DA ASSOCIAZIONE PESCATORI GIOIA TAURO C/ AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E DELLO IONIO.

La ricorrente associazione ha adito il Tribunale Amministrativo Regionale Calabria sezione staccata di Reggio Calabria al fine di ottenere l'annullamento del provvedimento di decadenza dalla concessione demaniale marittima quadriennale per licenza n. 8/2020 del 30/04/2020.

La vertenza è stata definita dal TAR con sentenza n. 239/2022 (reg. provv. coll.) pronunciata nell'ambito del giudizio r.g. n. 98/2022, notificata a questo ente dall'Avvocatura dello Stato di Reggio Calabria (che ha curato la difesa in giudizio dall'AdSP MTMI) in uno con nota prot. 6612E/2022 del 07/04/2022 che ha dichiarato il ricorso irricevibile. Il contenzioso è, dunque, cessato e alcuna somma è dovuta.

CONSIGLIO DI STATO CONTENZIOSO NAUTICA S.A.S. DI FIORENZA SETTIMIO E F.LLI C. /AUTORITA' PORTUALE+2 R.G.N. 9337/2017

Appello avverso la Sentenza di primo grado del T.A.R. di Reggio Calabria n. 430/2017 depositata il

05.05.2017 con la quale il Giudice Amministrativo ha rigettato il ricorso spiegato dalla società avverso il diniego di un'istanza di concessione demaniale avente ad oggetto superfici insistenti all'interno del Porto di Crotona con domanda di risarcimento del danno genericamente articolata. La causa si è definita con sentenza del Consiglio di Stato - Sez. VII -n. 4387/2022 in data 3/5/2022, pubblicata in data 30/5/2022 e notificata il 31/5/2022, con cui il giudice di secondo grado ha riformato la Sentenza n. 430/2017 in data 22/3/2017 del T.A.R. di Reggio Calabria e, per l'effetto, ha accolto il ricorso giurisdizionale presentato dalla Ditta Nautica S.a.s. di FIORENZA Settimio & F.lli, annullando il provvedimento di rigetto originario opposto dall'Ente alla domanda di concessione demaniale marittima a suo tempo presentata con condanna dell'amministrazione al pagamento di euro 7000 oltre accessori (per un totale di euro 11.788,84). Detta somma risulta liquidata in favore dell'appellante giusto decreto ADSP 148/2022 con cui è stato disposto l'impegno e il pagamento in favore di Nautica SAS di Fiorenza Settimio. Il giudizio può dunque considerarsi concluso.

CONTENZIOSO COMPAGNIA PORTUALE DI CROTONE SOCIETA' COOPERATIVA arl C/ AUTORITA' PORTUALE – RG. N. 286/2019.

Appello al Consiglio di Stato **avverso** la sentenza n. 250/2018 del T.A.R. di Reggio Calabria proposto da Compagnia Portuale di Crotona Soc. Coop. A.r.l. contro l'Autorità Portuale di Gioia Tauro nonché contro il Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Sicilia Calabria Ufficio6 Tecnico e Opere Marittime per la Calabria, senza istanza di sospensione della sentenza impugnata. Oggetto del contenzioso è il provvedimento di diniego rilascio di una concessione demaniale marittima in sanatoria.

L'appello è stato rigettato con sentenza del 01/06/2022 n. 4495/2022 favorevole per l'ente (che ha confermato la sentenza di primo grado).

Il giudizio può considerarsi concluso.

UFFICIO DEL GIUDICE DI PACE DI PALMI DOTT. TRUNFIO CAUSA R.G.N. 217/2023 - BFF BANK S.P.A. c. ADSP MTMI – definita con sentenza n. 440/2024 pubblicata il 18/11/2024

Con atto di citazione notificato in data 28 aprile 2022 BFF Bank S.p.A. ha chiesto all'Ufficio del Giudice di Pace di Palmi di condannare parte convenuta AdSP MTMI a pagare a BFF le seguenti somme di cui la società attrice ha sostenuto di essere creditrice:

- € 2.127,25 per sorte capitale, di cui alle fatture riepilogate nell'elenco prodotto da BFF con l'atto di citazione nel quale sono indicati, con riferimento a ciascuna fattura costituente la predetta sorte capitale, il nominativo della società che aveva emesso le fatture (Enel Energia S.p.A.) e le aveva cedute a BFF
- gli interessi moratori maturati e maturandi sulla predetta sorte capitale, "determinati nella misura degli interessi legali di mora" ex artt. 2 e 5 del D. Lgs. n. 231/02 come novellato dal D. Lgs. n. 192/12 e con decorrenza dal giorno successivo a quello di scadenza del termine di pagamento delle fatture costituenti la predetta sorte capitale sino al saldo;
- gli interessi anatocistici prodotti dagli interessi moratori maturati sulla predetta sorte capitale che, alla data di notifica della citazione, sono scaduti da oltre sei mesi, ai sensi dell'art. 1283 c.c., nella misura "degli interessi legali di mora" ai sensi degli artt. 2 e 5 del D. Lgs. n. 231/02 come novellato

dal D. Lgs. n. 192/12. Ciò in virtù del richiamo operato a tale normativa dall'art. 1284 comma 4 c.c., con decorrenza dalla data di notifica dell'atto di citazione.

Costituitasi l'AdSP ha eccepito preliminarmente la nullità dell'atto di citazione ed il difetto di legittimazione attiva della BFF per l'inefficacia della cessione del credito intervenuta tra ENEL Energia s.p.a. e parte attrice.

In particolare, l'Autorità convenuta, pur non contestando il credito vantato da parte attrice, ha evidenziato che con nota assunta al prot. n. 1192 E/22 del 20.1.2022 aveva ricevuto la notifica dell'atto di cessione del credito qui in questione e che, successivamente, con nota prot. n. 2361 U/22 SEG del 2.2.2022, a firma del Segretario Generale e del Responsabile del Settore Legale, aveva manifestato espresso e formale rifiuto alla cessione del credito, esplicitandone le motivazioni. Rappresentava che tale posizione era stata ulteriormente ribadita con la successiva nota prot. n. 6997 U/22 ALEG del 13.4.2022. Alla luce di quanto disciplinato dall'art. 106, co. 13 del D. Lgs. n. 50/16 e dall'art. 9 della L. 20 marzo 1865, n. 2248, Allegato E, quindi, parte convenuta sosteneva che la cessione di crediti costituenti corrispettivo di appalto, posta in essere durante l'esecuzione di un contratto, sarebbe stata efficace ed opponibile alla P.A. ceduta solo se vi fosse stata espressa adesione di questa, adesione che, nel caso di specie, era del tutto mancante, essendovi stato espresso e formale rifiuto della parte.

Il giudizio è stato definito con sentenza n. 440/2024 pubblicata il 18/11/2024 (sfavorevole all'AdSP) con cui il GdP ha accolto la domanda di BFF, ritenendo infondata l'eccezione di inammissibilità della domanda per inefficacia della cessione del credito e conseguente difetto di legittimazione attiva della società attrice ritenendo che il divieto di cessione senza l'adesione della P.A. si applichi solamente ai rapporti di durata come l'appalto e la somministrazione (o fornitura), rispetto ai quali il legislatore ha ravvisato, in deroga al principio generale della cedibilità dei crediti anche senza il consenso del debitore (art. 1260 cod. civ.), l'esigenza di garantire la regolare esecuzione della prestazione contrattuale e che tale divieto vada escluso nei casi in cui i contratti sui quali si fonda il credito vantato riguardino la somministrazione di energia elettrica, poiché non rientranti nei contratti di durata. secondo una interpretazione rigorosa e letterale della normativa richiamata, che il divieto di cui all'art. 9 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. E richiamato dall'art. 70 del r.d. n. 2440 del 1923, nonché gli articoli 117 e 116 del codice degli appalti, volti a garantire la P.A. dal mutamento dell'originario appaltatore nell'ambito dei contratti di durata, va escluso nei casi in cui i contratti sui quali si fonda il credito vantato riguardino la somministrazione di energia elettrica. Ancora, secondo il GdP, la cessione dei crediti vantati nei confronti di un ente pubblico e ancora in corso di esecuzione (circostanza comunque smentita nel caso di specie secondo il Giudice) è subordinata alla preventiva adesione della P.A. da individuarsi solo nello Stato e negli enti pubblici territoriali (Comuni, le Province, le Città metropolitane, le Regioni) e non negli altri enti pubblici, come l'AdSP. Con tale sentenza è stato disposto quanto segue:

1. condanna l'Autorità di Sistema dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, in persona del l.r.p.t., per i motivi di cui in narrativa, al pagamento in favore della BFF BANK S.P.A., in persona del legale rappresentante p.t., della somma di €€ 2.12725, oltre interessi moratori ex artt. 1224 c.c., 2 e 5 D. Lgs. n. 231/02, con decorrenza dal dovuto al soddisfo, nonché gli interessi anatocistici ex artt. 1283 c.c. e 1284, IV co. c.c. sugli interessi moratori dovuti almeno per sei mesi, con decorrenza dalla data della domanda giudiziale;
2. condanna, altresì, l'AdSP MTMI al pagamento delle spese di giudizio in favore dell'attore BFF

liquidati in complessivi € 925,00, di cui € 125,00 per spese, ed € 800,00 per competenze, oltre rimborso forfettario, IVA e CPA come per legge se dovuti, con distrazione in favore dei procuratori dichiaratisi antistatari.

Il giudizio può considerarsi concluso

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE DI REGGIO CALABRIA R.G 1156/2022 - M.G. SRLS C./AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO + 1.

La società ha promosso ricorso avverso il provvedimento di rigetto prot. n. 0009972 U AAMM del 31.05.2022 con il quale è stato negato il rinnovo dell'autorizzazione all'esercizio di operazioni e servizi portuali ex art. 16 legge 84/1994. Si è in attesa di fissazione data per trattazione nel merito. In fase di sospensiva l'Ente è risultato vittorioso (con l'ordinanza n. 457/2022 il TAR ha respinto l'istanza di sospensiva). La causa è stata definita con sentenza n. 1019/2025 pubblicata in data 11/06/2025 con cui è stata dichiarata la estinzione del giudizio per rinuncia al ricorso spese di lite compensate.

CONSIGLIO DI STATO - S.I.L.E.M. S.R.L. / AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO RG 4773/2023

L'area Tecnica dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, con decreto n. 42/21/AdSP – MTMI del 02.09.2021, ha redatto il progetto di fattibilità tecnico-economica dei "Lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Pola e Tripoli", necessario per l'inserimento dell'opera del programma triennale delle opere pubbliche nonché per la stipula della convenzione dell'opera con la Regione Calabria.

Con successivo decreto n. 193/2022 AdSP-MTMI 03.10.2022 l'Amministrazione ha approvato la procedura di gara aperta ai sensi dell'art. 30 del D. Lgs. N. 60/2016 e s.m.i. relativa ai settori speciali di cui al titolo VI, espletata sulla Piattaforma di E-Procurement dell'Ente Net4market, da aggiudicarsi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, a norma dell'art. 95 comma 2 e 3 del D. Lgs. N. 50/2016, per l'affidamento dell'appalto integrato di progettazione esecutiva, sulla base del progetto di fattibilità economica e di esecuzione dei lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Pola e Tripoli.

In data 05.10.2022, sulla piattaforma di e-procurement Net4market è stata avviata la procedura di cui sopra con scadenza per la presentazione delle offerte prevista per il 21.11.2022.

Alla sopradetta procedura hanno partecipato due operatori economici e, precisamente, la società FRANCO GIUSEPPE s.r.l. e la S.I.L.E.M. s.r.l.

In esito all'espletamento delle procedure di gara la commissione giudicatrice, per come risulta dai verbali di gara n. 1 del 25.11.2022, n. 1 del 29.11.2022 di seduta riservata e n. 2 del 01.12.2022, approvati definitivamente con decreto presidenziale n. 260/2022/ AdSP – MTMI del 22.12.2022 ha aggiudicato l'appalto di che trattasi all'Impresa Franco Giuseppe s.r.l. Avverso tale ultimo provvedimento, nonché avverso gli atti presupposti ivi compresi i verbali di gara, è stato proposto ricorso al TAR da SILEM che è stato accolto.

*Avverso la pronuncia del Tar è stato proposto il ricorso al Consiglio di Stato sez. V da Franco Giuseppe definito con la sentenza di accoglimento del 12/12/2023 pubblicata il 25/01/2024. Il giudizio può

considerarsi concluso e alcuna somma è dovuta da parte dell'AdSP.

TAR REGGIO CALABRIA R.G. N. 256/2023– RICORSO LAGANA' & ALTEMPS SRL C/ AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

La ricorrente ha impugnato l'esclusione dalla procedura di gara relativa a "Progetto definitivo e la procedura di gara inerente alla realizzazione dei lavori di Riqualificazione e ammodernamento dell'area Retroporto di Gioia Tauro CUP F61B2100494001". (Impugnazione del verbale n. 1 del 26.04.2023 e della nota del R.U.P. dell'08.05.2023).

La causa è stata definita con sentenza n. 480/2023 che ha accolto con condanna dell'AdSP al pagamento delle spese di lite che sono state liquidate dall'ente per 2650,00 giusta determina 95/2023. Il contenzioso può, dunque, considerarsi cessato.

TRIBUNALE CIVILE DI PALMI R.G. N.754/2023– AUTOMAR SPA + BLG AUTOMOBILE LOGISTICS ITALIA s.r.l. – IN LIQUIDAZIONE C/ ADSP MTMI

È stato proposto da Automar spa atto di citazione in riassunzione per

1. accertare che, per gli argomenti indicati nell'atto introduttivo di lite, per il periodo in cui la medesima attrice in riassunzione è stata concessionaria delle aree di cui trattasi, il canone demaniale dovuto da BLG all'allora Autorità Portuale per le aree concesse con atto di concessione n. 8 in data 28 novembre 2000 è quello previsto in tale atto, avendo BLG diritto:
 - i. di pagare un canone commisurato all'estensione delle aree che l'Autorità Portuale (oggi AdSP) le ha, via via, messo a disposizione;
 - ii. alla riduzione al 50% della misura ordinaria del canone così come prevista all'art. 5 della Concessione; conseguentemente,
2. dichiarare che le somme richieste dall'Autorità Portuale con la nota 22.3.06 prot 3094 U/06 non sono dovute;
3. dichiarare che le somme richieste dall'Autorità Portuale con le note prot. n. 11056 del 17.11.2006 e prot. n. 14714 del 28.11.2007 devono essere ricalcolate tenendo conto dell'estensione delle aree demaniali effettivamente messe a disposizione di BLG nei periodi a cui le predette note si riferiscono nonché dell'applicazione della riduzione del canone al 50% per le aree per cui l'art. 5 della Concessione prevede una simile riduzione.

L' AdSP si è costituita in giudizio. La causa è stata definita con sentenza n. 499/2025 con cui l'Ente è stato condannato al pagamento delle spese di lite liquidate in € 1.686,00, per spese documentate ed € 23.354,40 per compensi, oltre rimborso forfettario al 15%, IVA e CPA come per legge (ovvero complessivi euro € 35.762,87)

CORTE D' APPELLO REGGIO CALABRIA – C.O.R.A.P. IN LIQUIDAZIONE C/ ADSP MTMI RG 440/2016 DEFINITO CON SENTENZA N. 477/2024

Con atto di citazione notificato in data 20.07.2011, il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria conveniva in giudizio le amministrazioni appellate ed, a seguito di

ordinanza di integrazione del contraddittorio ex art. 107 c.p.c., questa Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio (ex Autorità Portuale di Gioia Tauro), al fine di ottenere il riconoscimento in proprio favore della proprietà delle infrastrutture ed opere pubbliche dallo stesso Consorzio realizzate in esecuzione ed in forza degli atti di trasferimento e provvedimenti tutti declinati nell'atto di citazione in appello, dai quali assumeva – ed assume – la presunta titolarità di un diritto di proprietà.

Questo Ente si è ritualmente costituito in giudizio eccependo la nullità delle citazione per indeterminatezza e per inammissibilità della domanda ed evidenziando, nel merito, l'infondatezza della domanda avversaria per contrarietà alla normativa vigente in ambito portuale e contestando la idoneità degli atti "asseritamente attributivi del diritto di proprietà" a trasferire qualsivoglia diritto reale in Capo al Consorzio, valorizzando il ruolo di mero esecutore dello stesso in relazione alla realizzazione delle opere oggetto di rivendica, nonché le dichiarazioni confessorie rese aliunde dalla parte attrice in merito alla consapevolezza di non detenere alcun diritto di proprietà sulle opere ed infrastrutture rivendicate.

In data 31.07.2015 il Tribunale di Reggio Calabria emetteva sentenza n. 1033/2015 pubblicata in data 10.08.2015 recante l'integrale rigetto delle domande attoree con compensazione delle spese di lite e ponendo a carico del Consorzio le spese relative alla citata CTU, decisione oggi gravata dinnanzi a Codesta Ecc.me Corte di Appello del Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive in l.c.a.

La causa è stata definita con sentenza n. 477/2024 pubblicata il 3 luglio 2024 con cui la Corte d'appello di Reggio Calabria con cui in accoglimento parziale dell'appello proposto da Corap è stato riconosciuto il diritto del consorzio di non rimuovere le opere e impianti oggetto di domanda. L'appello è stato rigettato per il resto. Parimenti è stato rigettato l'appello incidentale. Spese di lite compensate per entrambi i gradi di giudizio.

Il contenzioso può considerarsi dunque concluso e alcuna somma è dovuta.

TRIBUNALE CIVILE DI PALMI RG 1233/2023 – OPPOSIZIONE AVVERSO CARTELLA DI PAGAMENTO N. 0942023 0024949087000 NOTIFICATA DALL'AGENZIA DELLE ENTRATE IN DATA 18.09.2023 A MEZZO PEC. ENTE IMPOSITORE CO.RA.P. (Consorzio Regionale Attività Produttive in Liquidazione Coatta Amministrativa)

In data 18.09.2023, l'AdSP ha ricevuto notifica a mezzo PEC mail della Cartella di pagamento n. 0942023 0024949087000 notificata da Agenzia delle Entrate per conto di CO.RA.P. Consorzio Regionale Attività Produttive in Liquidazione Coatta Amministrativa.

Con tale atto è richiesto il pagamento della somma di € 1.010.407,00 a titolo di "Quota Consortile anno 2021". Avverso tale atto è stata proposta opposizione innanzi al Tribunale Civile di Palmi. La causa è stata definita con sentenza favorevole all'Ente n.770/2024 del 3 dicembre 2024 che ha dichiarato nulla la cartella opposta. La sentenza è divenuta cosa giudicata.

TAR CALABRIA SEZIONE STACCATA DI REGGIO CALABRIA RICORSO PROPOSTO DA RICAMBI E MANUTENZIONE PORTI SRL LRPT (RIMAPORT) C./ UFFICIO TERRITORIALE DEL GOVERNO E/ ADSP MTMI R.G. N. 346/2024

Con il ricorso in questione (formulato in via principale avverso un provvedimento di interdittiva antimafia irrogato dalla Prefettura UTG di Reggio Calabria) per la parte di interesse dell'AdSP è stato chiesto da RIMAPORT l'annullamento del decreto presidenziale n. 162/2024 (prot. U 20972 del 24/07/2024) con cui l'AdSP MTMI ha revocato le autorizzazioni, già rilasciate in favore della società ricorrente al fine di svolgere la propria attività in area portuale. È stata compiuta rinuncia alla istanza cautelare da parte del ricorrente. La causa è stata definita con sentenza n. 386/2025 pubblicata il 22/05/2025 con cui è stato accolto il ricorso spese di lite compensate tra RIMAPORT e ADSP MTMI.

CONSIGLIO DI STATO SEZ.VII R.G. N. 10606/2018- RICORSO PER OTTEMPERANZA DA SOCIETA' PETROLIFERA GIOIA TAURO C./ AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E DELLO IONIO E ALTRI- DEFINITO CON SENTENZA FAVOREVOLA ALL'ENTE PER IMPROCEDIBILITA' PER SOPRAVVENUTA CARENZA DI INTERESSE AD AGIRE.

La Società Petrolifera Gioia Tauro S.r.l. agisce per l'esecuzione del giudicato formatosi sulla sentenza del Consiglio di Stato, Sez. VI, 8 marzo 2012, n. 1316, con la quale è stato accolto l'appello da essa proposto per la riforma della sentenza di primo grado (emessa dal TAR per la Calabria, Sezione staccata di Reggio Calabria, n. 582 del 2007) che aveva a suo tempo respinto il ricorso presentato avverso il decreto n. 119/2006 con il quale l'Autorità portuale di Gioia Tauro aveva dichiarato decaduta la società dall'atto di sottomissione n. 2/97 del 1 giugno 1997 e dall'atto suppletivo n. 5/2000 del 9 agosto 2000.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Settima), definitivamente pronunciando sul ricorso come in epigrafe proposto, lo dichiara improcedibile per sopravvenuta carenza di interesse. Compensa tra le parti le spese del presente giudizio. Il contenzioso può considerarsi dunque definito e alcuna somma va accantonata.

CONSIGLIO DI STATO SEZ.VII R.G. N. 7638/2023- RICORSO IN APPELLO PROPOSTO DA SOCIETA' PETROLIFERA GIOIA TAURO C./ AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E DELLO IONIO DEFINITO CON SENTENZA FAVOREVOLE ALL'ENTE N. 6433/2024

La ricorrente ha adito il Consiglio di Stato avverso e per l'annullamento o la riforma della sentenza n. 00432/2023 del 5/4/2023, pubblicata il 17/5/2023, del Tribunale Amministrativo Regionale per la Calabria – Sezione Staccata di Reggio Calabria, Sez. I, resa nel giudizio RG. n. 00422/2021, con cui:

- è stato respinto il ricorso introduttivo proposto da Società Petrolifera Gioia Tauro srl, avverso e per l'annullamento:

1. della nota prot (Aut. Port. di Gioia Tauro) n. 0011961 U/21 PRES del 14/7/21 e della relativa nota di trasmissione pec, dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, avente ad oggetto "richiesta di concessione demaniale dei beni, ubicati nel porto di Gioia Tauro, già oggetto di precedenti: atto di sottomissione n. 2/97 dell'11/6/1997 ed atto suppletivo n. 5/2000 del 9/8/2000. Completamento e rifunzionalizzazione del deposito petrolifero di Gioia Tauro – Provvedimento di rigetto – ditta: Società Petrolifera Gioia Tauro srl" e di tutto quanto in essa rilevato e/o allegato;
2. del "verbale della seduta del Comitato Portuale di Gioia Tauro del 31 maggio 2021 n. 92/2021" e tutto quanto in esso rilevato e/o allegato (nota prot. n. 25755 del 23/9/16 del MIT, nota prot. n. 0007588 U/21 PRES del 3/5/21, nota prot. n. 0008454 U/21 PRES del 17/5/21, nota della Capitaneria di porto di Gioia Tauro prot. n. 752 del 15/1/21), del "verbale della seduta del

Comitato portuale di Gioia Tauro del 30 giugno 2021 n_ /2021” e tutto quanto in esso rilevato e/o allegato;

3. di ogni altro atto preordinato, connesso e/o conseguente, se ed in quanto lesivo degli interessi della ricorrente

La gestione del contenzioso è stata affidata allo studio Zunarelli di Bologna.

La causa è stata definita con sentenza favorevole all'ente n. 6433/2024 pubblicata il 17 giugno 2025 con cui è stato respinto l'appello proposto da Società Petrolifera Gioia Tauro ed è stata confermata la sentenza di primo grado. Il contenzioso può considerarsi dunque definito e alcuna somma va accantonata.

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE DELLA CALABRIA – SEZIONE STACCATA DI REGGIO CALABRIA - ARCURI VINCENZO c/ AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO. RICORSO CON CONTESTUALE ISTANZA CAUTELARE RG 561/2023

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, con decreto n. 250 del 16 dicembre 2023 ha indetto un avviso di selezione pubblica per titoli e colloquio/prova orale per l'assunzione a tempo pieno e indeterminato di n. 12 (dodici) posizioni vacanti in pianta organica da inquadrare nei livelli dal IV al Quadro A ai sensi del CCNL dei lavoratori dei porti, da destinare alle aree Demanio – Patrimonio – lavoro Portuale, Finanza – Controllo – Risorse Umane, Pianificazione e Sviluppo, Sedi Periferiche, Presidenza, Tecnica dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

A tale procedura ha presentato istanza di partecipazione l'odierno ricorrente che, con verbale n. 03 del 28 settembre 2023 veniva escluso dalla selezione. Avverso tale ultimo provvedimento, nonché avverso gli atti presupposti, consequenziali o connessi, il ricorrente ha proposto ricorso innanzi al Tribunale Amministrativo di Reggio Calabria con contestuale istanza di sospensiva. La causa è stata definita con una pronuncia (sentenza n. 919/2023) di cessata materia del contendere. Spese di lite compensate, fatta eccezione per il rimborso contributo unificato da porsi a carico dell'amministrazione resistente. Il contenzioso può considerarsi dunque definito.

TRIBUNALE CIVILE DI PALMI R.G. N. 42/2022 MACCARONE CARMELO C./ AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E DELLO IONIO + ALTRI.

La causa avente ad oggetto una opposizione all'esecuzione ex art. 615 c.p.c. (richiesta somme indebitamente percepite giusta Sentenza Corte Conti Regione Calabria n. 13/2019 depositata il 31/01/2019.

Il Tribunale di Palmi in persona del Giudice dott. Mariano Carella con ordinanza del 01/07/2022 ha dichiarato la propria incompetenza territoriale in favore del Tribunale di Messina rimettendo gli atti a tale ultimo Tribunale. L'avvocatura dello Stato di Reggio Calabria ha trasmesso gli atti all'avvocatura dello Stato di Messina per la difesa dell'ente.

La causa non è stata riassunta dinnanzi al Tribunale di Messina da parte dell'opponente, pertanto, si è estinta.

Vi sono, inoltre, taluni altri giudizi definiti in primo grado, ma ancora passibili di appello

Tra cui

PATAMIA DOMENICO NEI CONFRONTI DI AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO – PROPOSIZIONE RICORSO INNANZI AL TRIBUNALE DI PALMI GIUDICE DEL LAVORO R.G. N. 1025/2025

Il sig. Patamia Domenico proposto ricorso innanzi al Tribunale sez. lavoro Palmi (r.g. n. 1025/2025) chiedendo di

“NEL MERITO, IN VIA PRINCIPALE:

A) *accertare e dichiarare il mancato adempimento degli obblighi di natura extracontrattuale assunti dell’Autorità di Sistema Portuale, consistenti nella mancata attivazione di tutte le procedure stabilite e concordate negli incontri istituzionali, volti a tutelare l’attività e la continuità lavorativa del ricorrente; accertare e dichiarare il diritto del ricorrente al risarcimento del DANNO PATRIMONIALE, conseguente all’inadempimento dell’Autorità Portuale, da quantificare nella misura pari alle differenze retributive che avrebbe percepito ove la resistente si fosse attivata a procedere alla ricollocazione dello stesso con decorrenza dal 17.07.2013 (data dell’ incontro in Prefettura) fino al 01.09.2020, data in cui è stata data la possibilità al ricorrente di presentare istanza per essere inseriti nella Port Agency Gioia Tauro; per l’ effetto condannare la resistente, in persona le legale rappresentante / Presidente pro – tempore, a corrispondere al ricorrente il risarcimento del danno patrimoniale, nella misura quantificata nella CTP allegata, da ritenersi parte integrante del presente atto, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria dal dovuto al soddisfo sulle somme da corrispondersi, via via rivalutate, oltre le somme che hanno percepito a titolo di indennità di mobilità per gli anni 2013 e 2014 che non devono, per le ragioni rappresentate nelle argomentazioni in diritto del presente ricorso, essere detratte a titolo di aliunde perceptum, nel modo seguente, ovvero nella maggiore o minore somma che sarà determinato nel corso del giudizio e/o nella maggiore o minore somma che sarà ritenuta dal Giudice del Lavoro adito, anche con l’ausilio di un consulente tecnico d’ufficio di cui si chiede, sin d’ora, l’ ammissione: € 187.222,31 (a titolo di risarcimento del danno comprensivo di differenze retributive, trattamento di fine rapporto, interessi legali e rivalutazione monetaria dal 17.07.2013 al 31.07.2020) + € 22.780,56 (indennità di mobilità percepita negli anni 2013 e 2014), per un totale complessivo di € 210.002,87.*

NEL MERITO, IN VIA SUBORDINATA:

B) *accertare e dichiarare il diritto del ricorrente al risarcimento del DANNO PATRIMONIALE, conseguente all’inadempimento dell’Autorità Portuale con decorrenza dal 01.08.2017, data in cui, a seguito della sottoscrizione dell’ accordo di programma (27.07.2016), della costituzione della Port Agency Gioia Tauro SRL (29.12.2016), della sottoscrizione dell’ Intesa quadro (15.06.2017); per l’effetto condannarla al risarcimento del danno nella misura di € 35.734,68 con decorrenza dal 01.08.2017 (data in cui altri lavoratori nelle medesime condizioni dei ricorrenti sono stati fatti confluire nelle liste dell’ Agenzia) fino al 31.07.2020, data in cui è stata concessa la possibilità ai ricorrenti di entrare nell’ Agenzia portuale;*

C) *conseguentemente, accertare e dichiarare che il ricorrente, a causa del comportamento dell’Autorità di Sistema Portuale relativamente alla domanda formulata in via subordinata, ha subito un DANNO PATRIMONIALE pari alle differenze retributive che avrebbero percepito a titolo*

di IMA (indennità di mancato avviamento) ove la resistente si fosse attivata per far entrare il ricorrente presso la Port Agency con decorrenza dal 01.08.2017;

- D) per l'effetto condannare la resistente, in persona le legale rappresentante / Presidente pro – tempore, a corrispondere al ricorrente il risarcimento del danno (materiale) pari alle differenze retributive che avrebbe percepito a titolo di IMA (indennità di mancato avviamento) con decorrenza dal 01.08.2017 fino al 31.07.2020, data in cui è stata concessa la possibilità allo stesso di fare istanza per la collocazione nelle liste della Port Agency Gioia Tauro, nella misura pari ad di € 35.734,68, come determinata nelle considerazioni in diritto (sulla determinazione del quantum debeatur della domanda formulata in via subordinata – della prima domanda formulata in via subordinata del danno patrimoniale), oltre interessi legali e rivalutazione monetaria dal dovuto al soddisfo sulle somme da corrispondersi, via via rivalutate, ovvero nella maggiore o minore somma che sarà determinata nel corso del giudizio e/o nella maggiore o minore somma che sarà ritenuta dal Giudice del Lavoro adito, anche con l'ausilio di un consulente tecnico d'ufficio di cui si chiede, sin d'ora l'ammissione anche per la quantificazione del danno per mancata percezione dell'indennità di mancato avviamento; NEL MERITO, IN VIA ANCORA SUBORDINATA:
- E) ritenere e dichiarare l'inadempimento dell'Autorità di Sistema Portuale per non aver proceduto all'attivazione di tutte le azioni che avrebbe dovuto porre in essere per la tutela e ricollocazione del ricorrente, anche in base agli impegni assunti presso le sedi istituzionali, presso le società operanti nel Porto di Gioia Tauro;
- F) ritenere e dichiarare che, a fronte dell'onere dell'Autorità di Sistema Portuale di provvedere agli obblighi derivanti dall'osservanza degli impegni assunti nei confronti del ricorrente, vi è il correlativo diritto dello stesso al corretto adempimento extra contrattuale e, segnatamente quello, di ottenere il risarcimento del danno con decorrenza dalla data dell'incontro presso la Prefettura (17.07.2013) fino al semestre successivo alla suddetta data, ovvero fino al 17.01.2014;
- G) conseguentemente, ritenere e dichiarare che il ricorrente, a causa del comportamento dell'Autorità di Sistema Portuale, ha subito un DANNO PATRIMONIALE pari alle differenze retributive che avrebbe percepito ove la resistente si fosse attivata a procedere alla ricollocazione dello stesso con decorrenza dal 17.07.2013 (data dell'incontro in Prefettura) fino al 17.01.2014;
- H) per l'effetto condannare la resistente, in persona le legale rappresentante / Presidente pro – tempore, a corrispondere al ricorrente il risarcimento del danno (materiale) pari alle differenze retributive che avrebbe percepito ove la resistente si fosse attivata a procedere alla ricollocazione dello stesso con decorrenza dal 17.07.2013 fino al 17.01.2018 (data finale del semestre successivo all'incontro in Prefettura) pari al € 13.028,34, come determinata nelle considerazioni in diritto (sulla determinazione del quantum debeatur della domanda formulata in via subordinata – della prima domanda formulata in via ulteriormente subordinata del danno patrimoniale), oltre interessi legali e rivalutazione monetaria dal dovuto al soddisfo sulle somme da corrispondersi, via via rivalutate, ovvero nella maggiore o minore somma che sarà determinato nel corso del giudizio e/o nella maggiore o minore somma che sarà ritenuta dal Giudice del Lavoro adito, anche con l'ausilio di un consulente tecnico d'ufficio di cui si chiede, sin d'ora l'ammissione:

NEL MERITO, NEL CASO DI ACCOGLIMENTO DELLA DOMANDA AVANZATA IN VIA PRINCIPALE, CHE DI

QUELLE AVANZATE IN VIA SUBORDINATA ED ULTERIORMENTE SUBORDINATA RELATIVAMENTE AL DANNO PATRIMONIALE:

- l) *ritenere e dichiarare che il ricorrente, a causa del comportamento dell' Autorità di Sistema Portuale, ha subito un DANNO NON PATRIMONIALE nelle misura pari ad € 22.259,52 (quantificato, come specificato in maniera analitica nelle considerazioni in diritto), ovvero nella maggiore o minore somma che sarà determinata nel corso del giudizio e/o nella maggiore o minore somma che sarà ritenuta dal Giudice del Lavoro adito, anche con l'ausilio di un consulente tecnico d'ufficio di cui si chiede, sin d'ora l'ammissione ovvero, ancora, nella maggiore o minore misura che sarà determinata dal Tribunale in via equitativa"*

Valore della causa euro € 247.262,39. Causa definita in primo grado con sentenza di rigetto del ricorso resa all'esito dell'udienza del 31 marzo 2026

**TRIBUNALE LAVORO PALMI R.G. N. 2841/2024 ANILE PASQUALE + ALTRI C. ADSP MTMI
Azione di risarcimento per danni asseritamente patiti dai ricorrenti- ex lavoratori ed eredi di ex lavoratori della impresa portuale "All Service" - nei confronti di ADSP.**

Ciascun soggetto ha chiesto un risarcimento per danno patrimoniale (per mancate retribuzioni e accessori) pari a:

- 1) ANILE PASQUALE: € 170.145,50;
 - 2) BARBATANO FRANCESCO: € 220.826,23;
 - 3) BARRESE DOMENICO: € 170.145,50;
 - 4) CARATOZZOLO CARMELO '69: € 199.403,25;
 - 5) CARATOZZOLO GAETANO: € 170.145,50;
 - 6) CARATOZZOLO VINCENZO: € 170.145,50;
 - 7) CREA FORTUNATO: € 209.443,57;
 - 8) GERMANO' GIUSEPPE: € 247.388,93;
 - 9) GRECO GIUSEPPE: € 257.622,69;
 - 10) IANNI' ROSARIO: € 216.403,23;
 - 11) IANNI' VINCENZO: € 170.145,50;
 - 12) MERCURIO CARMELO: € 170.145,50;
 - 13) MILITANO ANTONINO: € 223.026,24;
 - 14) MUSUMECI MASSIMILIANO: € 262.065,76;
 - 15) PARRELLO GIUSEPPE: € 176.314,43;
 - 16) PATAMIA ANTONINO: € 212.417,93;
 - 17) PAVIA PAOLO: € 226.123,83;
 - 18) PAVIA ROSARIO: € 183.745,43;
 - 19) RIZZO ROCCO: € 202.293,90;
 - 20) ROSACE VINCENZO: € 170.145,50
 - 21) SACCA' SALVATORE: € 209.827,16;
 - 22) SGAMBETTERRA VINCENZO: € 223.326,39;
 - 23) SPANO'DOMENICO: € 224.579,65;
 - 24) VIOLA ESUSEBIO: € 177.526,25;
 - 25) EREDI CARATOZZOLO CARMELO (1972): € 210.254,89;
 - 26) EREDI PATAMIA SALVATORE (1957): € 170.145,50.
- TOTALE Euro 5.243.753,76

Inoltre, è stato chiesto un risarcimento danni non patrimoniali per ciascuna posizione di euro 22.259,52

(pari ad euro 578.747,52) o in alternativa in misura diversa ritenuta di giustizia, per un totale complessivo di euro 5.822.501,28

Valore della causa totale euro 6.449.218,57 (= 5.822.501,28+626.717,29).

Causa definita in primo grado con **sentenza di rigetto** del ricorso resa all'esito dell'udienza del 31 marzo 2026

10.2 Notizie in merito ai criteri di affidamento degli incarichi di patrocinio legale a professionisti esterni.

Negli anni 2023 e 2024 questa AdSP si è avvalsa, con riguardo ai patrocini legali, prevalentemente dell'Avvocatura dello Stato.

Si è avvalsa degli avvocati del libero foro nei seguenti casi:

Anno 2023 incarico in favore del prof. Avv. Stefano Zunarelli reso decreto n. 199/2023

trattasi di affidamento dell'incarico di patrocinio legale nel procedimento di appello promosso innanzi al Consiglio di Stato dalla Società Petrolifera Gioia Tauro srl c/ Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio per la riforma della sentenza del TAR di Reggio Calabria n. 432/2023.

Impegnata la somma di € 29.182,40 sul capitolo U1 1010310 P.P. del bilancio di previsione 2023. Successivamente con determina n. 127/2024 è stata impegnata, ad integrazione dell'impegno assunto con il Decreto n. 199/2023, la somma di € 301,34 in favore dello Studio Legale Zunarelli sul capitolo U1 1010310/01 P.P. del bilancio di previsione 2024.

Anno 2023 incarico in favore dello studio legale NCTM ADVANT reso con decreto n. 92/2023

Trattasi di incarico per patrocinio legale per la difesa dell'Ente innanzi alla Corte di Cassazione, nel contenzioso contro Il C.O.R.A.P. in liquidazione, per la riforma della sentenza n. 111/2023 del 003.03.2023 agli avvocati Alberto Rossi, Angelo Anglani e Lelio Galdieri. Impegnata la somma di € 73.747,20 sul capitolo U 1010310 del bilancio di previsione 2023 p.p. Successivamente con Decreto N°17/2025, è stata impegnata, ad integrazione dell'impegno assunto con il Decreto n. 92/2023, la somma di € 13.800 in favore di NCTM studio legale sul capitolo U1 1010310/01 P.P. del bilancio di previsione 2025. Per tale titolo nel 2025 è stata corrisposta la somma di euro 63.913.00