



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA
DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

(ora AUTORITY DI SISTEMA PORTUALE MARI
TIRRENO MERIDIONALE E IONIO)

2020

Determinazione del 23 novembre 2021, n. 123



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA
DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

(ora AUTORITY DI SISTEMA PORTUALE MARI
TIRRENO MERIDIONALE E IONIO)

2020

Relatore: Consigliere Marco Villani

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:
dott. Alessandro Ortolani



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 23 novembre 2021 tenutasi in videoconferenza, ai sensi dell'art. 85, comma 8 bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, più volte modificato, da ultimo, dall'art. 6, comma 1, del decreto legge 23 luglio 2021, n. 105 convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 126 e secondo le "Regole tecniche e operative" adottate con i decreti del Presidente della Corte dei conti del 18 maggio 2020, n. 153 e del 27 ottobre 2020, n. 287;

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

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

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

visto il d.p.r. 18 luglio 1998 con il quale è stata istituita l'Autorità portuale di Gioia Tauro ai sensi dell'art. 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

visto l'art. 6, comma 9, della l. n. 84 del 1994 e s.m.i., che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali ora Autorità di sistema portuale al controllo della Corte dei conti;

vista la determinazione n. 21 del 20 marzo 1998 con la quale questa Sezione ha deliberato che, a seguito dell'entrata in vigore del citato art. 8 bis del decreto-legge n. 457 del 1997, il controllo sulle Autorità portuali è esercitato in conformità degli artt. 2, 7 e 8 della legge n. 259 del 1958;

visto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169;

visto l'art. 22 bis del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119 convertito con la legge 17 dicembre 2018, n. 136 che ha ridenominato l'Autorità del sistema portuale (AdSP) in "Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto" in "Mari Tirreno meridionale e Ionio";

considerata la permanenza nell'esercizio 2020 della gestione commissariale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro;



CORTE DEI CONTI

visto il rendiconto generale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, relativo all'esercizio 2020, nonché le annesse relazioni del Commissario straordinario e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'articolo 4 della l. n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Marco Villani e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Gioia Tauro per l'esercizio 2020;

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

P.Q.M.

comunica, a norma dell'art. 7 della n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il rendiconto generale per l'esercizio 2020 - corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione dell'AP di Gioia Tauro - l'unita relazione con la quale la Corte dei conti riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il predetto esercizio.

RELATORE
Marco Villani

PRESIDENTE
Andrea Zacchia

DIRIGENTE
Fabio Marani
depositata in segreteria

INDICE

PREMESSA.....	1
1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....	8
3. PERSONALE.....	10
3.1 Articolazione organizzativa e consistenza dell'organico.....	10
3.2 Costo del personale.....	13
3.3 Trasparenza e valutazione della "performance amministrativa"	14
3.4 Collaborazioni esterne e consulenze	16
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	19
4.1 Piano regolatore portuale (PRP)	19
4.2 Piano operativo triennale (POT)	20
4.2.1 Realizzazione del nuovo <i>terminal</i> intermodale - <i>gateway</i> ferroviario.....	25
5. ATTIVITÀ	27
5.1 Gestione del demanio portuale	28
5.1.1 Canoni demaniali	29
5.2 Servizi ausiliari di interesse generale	31
5.3 Operazioni e servizi portuali.....	31
5.4 Attività negoziale	34
5.5 Spese per prestazioni istituzionali	35
5.6 Traffico portuale.....	36
5.7 La Zona ad economia speciale Calabria.....	37
6. RISULTATI DELLA GESTIONE.....	40
6.1 Dati significativi della gestione.....	42
6.2 Entrate accertate e spese impegnate. Dati aggregati.....	43
6.3 Entrate.....	44
6.4 Spese.....	46
6.5 Situazione amministrativa e andamento dei residui	47
6.6 Situazione patrimoniale	50
6.7 Conto economico.....	54
6.8 Partecipazioni societarie.....	55
6.9 Contenzioso.....	58
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	59

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Spese per gli organi	8
Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale	10
Tabella 3 - Personale dipendente per fasce di età	12
Tabella 4 - Costo del personale	13
Tabella 5 - Incidenza spesa del personale su entrate e uscite correnti	14
Tabella 6 - Premi produttività erogati	16
Tabella 7 - Collaborazioni esterne e consulenze	17
Tabella 8 - Interventi programmati nel POT 2020-2022	21
Tabella 9 - Interventi ricompresi nell'elenco delle opere per l'anno 2020	23
Tabella 10 - Lavori di grande infrastrutturazione	24
Tabella 11 - Andamento dei canoni demaniali	30
Tabella 12 - Canoni demaniali per porto	30
Tabella 13 - Rapporto tra canoni demaniali ed entrate correnti	31
Tabella 14 - Numero massimo autorizzazioni per operazioni e servizi portuali (anni 2019-2020)	33
Tabella 15 - Entrate proprie e da terzi	34
Tabella 16 - Affidamento di lavori e servizi	35
Tabella 17 - Uscite per erogazione servizi generali e attività promozionali	36
Tabella 18 - Movimentazione merci e TEU	37
Tabella 19 - Risultati della gestione con variazioni percentuali	42
Tabella 20 - Rendiconto finanziario - dati aggregati	43
Tabella 21 - Rendiconto finanziario - Entrate	44
Tabella 22 - Rendiconto finanziario - Spese	46
Tabella 23 - Situazione amministrativa	47
Tabella 24 - Consistenza dei residui attivi	49
Tabella 25 - Consistenza dei residui passivi	49
Tabella 26 - Incidenza residui	49
Tabella 27 - Situazione patrimoniale - Attività	50
Tabella 28 - Situazione patrimoniale - Passività	52
Tabella 29 - Conto economico	54

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della l. 21 marzo 1958 n. 259, gli esiti del controllo svolto, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2020 e sulle le vicende gestionali di maggior rilievo intervenute successivamente nell'ambito dell'AP di Gioia Tauro in costanza di commissariamento, nelle *more* della prima istituzione della nuova Autorità di sistema portuale Mari Tirreno meridionale e Jonio (AdSP), nella quale la stessa A.P. è confluita in base alla riforma dell'assetto dei porti italiani, perfezionata il 18 giugno 2021 a seguito della nomina del Presidente.

Il precedente referto relativo all'esercizio 2019 che ha riguardato la gestione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, è stato deliberato con determinazione n. 15 settembre 2020, n. 91 ed è pubblicato in Atti Parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV n. 346.

1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

L'Autorità del porto di Gioia Tauro, come detto nelle precedenti relazioni, era stata istituita con il d.p.r. 18 luglio 1998 e ad essa, con successivi provvedimenti, era stata attribuita la gestione anche dei contigui porti di, Crotone, di Corigliano Calabro, di Taureana di Palmi, di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni.

Il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente ha operato è costituito dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 come modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, nonché dalle altre disposizioni di interesse per il settore dei porti ed è stato oggetto di analisi nelle precedenti relazioni, afferenti agli esercizi 2016, 2017, 2018 e 2019 alle quali si fa richiamo in questa sede.

Gioia, peraltro, rammentare che ai sensi dell'art. 6 della l. n. 84 del 1994, come sostituito dall'art.7, comma 1, del d.lgs. n 169 del 2016 e successivamente modificato dall'art. 22 *bis* della legge 17 dicembre 2018, n. 136, la detta Autorità portuale, con circoscrizione territoriale modificata (senza i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni facenti parte di altra Autorità di sistema), è confluita nell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

Detto nuovo Ente - ricomprendente i porti di Gioia Tauro, Taureana di Palmi, Crotone, Corigliano Calabro e lo scalo di Vibo Marina - peraltro, è nato solo di recente, dopo una gestione commissariale durata oltre sei anni ed a seguito della specifica procedura di scelta del suo Presidente, in persona del Commissario straordinario uscente, e della relativa nomina, disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture della mobilità sostenibili del 18 giugno 2021.

Come riferito nelle precedenti deliberazioni, intorno al porto di Gioia Tauro, principale scalo della gestione esaminata, in quanto qualificato come porto "core" del sistema di reti TEN-T ai sensi del regolamento UE n. 1315/2013 del Consiglio, "orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti", gravita la Zona ad economia speciale (ZES) istituita, a norma degli articoli 4 e 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito in legge 3 agosto 2017, n. 123, ad iniziativa congiunta delle Regioni Calabria e Basilicata con d.p.c.m. n.18809 dell'11 maggio 2018. Le aree che rientrano nelle ZES sono interessate ad agevolazioni e beneficiano di un regime fiscale di favore con l'intento di garantirne la crescita economica e di favorire lo sviluppo della logistica marittima.

Dette aree rivestono importanza centrale per gli interventi di ripresa e rilancio dell'economia finanziati nell'ambito del PNRR con fondi europei e con fondi statali complementari.

La legge 3 agosto 2017 n. 123, che ha convertito il decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, recante disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, ha introdotto alcune nuove misure di sostegno e sviluppo delle attività portuali che si aggiungono alle altre già finanziate a livello nazionale e regionale dalle politiche di coesione. Tale legge individua le aree territorialmente circoscritte, denominate "Zone economiche speciali" (ZES), in cui le imprese godono di condizioni favorevoli. Il modello di ZES individuato dal legislatore italiano prevede la possibilità di fruire di incentivi economici e di semplificazioni amministrative volte a ridurre i tempi ed i costi della regolazione dell'attività d'impresa. Come espresso nelle precedenti relazioni, con d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n. 12 sono state disciplinate le modalità di istituzione delle ZES, la durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area, i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali, nonché il coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo e le funzioni e i compiti del Comitato di indirizzo.

Per il porto di Gioia Tauro un rilevante segmento dell'attività istituzionale è costituito dalla gestione delle concessioni demaniali che insistono nella circoscrizione territoriale di competenza. Si tratta di attività di grande rilievo economico e strategico prospettico per la crescita dei porti italiani, come evidenziato dai Documenti di economia e finanza del 2019 e del 2020, che, rispettivamente, sottolineano l'esigenza di riordino "del sistema delle concessioni demaniali marittime, per semplificare i processi e connotare l'attività di gestione del demanio" (cfr. all. VIII Def 2019) e l'urgenza di emanare il regolamento di gestione delle concessioni demaniali marittime, adeguato ai principi europei della concorrenza ed in linea con gli orientamenti interpretativi più recenti (cfr. all. VIII Def 2020). L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, in adempimento a quanto prescritto dall'art. 47, comma 2, della legge 23 luglio 2009, n. 99, ha inviato al Governo il 22 marzo 2021 una segnalazione, al fine della predisposizione del disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza avvisando, fra l'altro, il necessario aggiornamento della procedura per l'assegnazione delle concessioni demaniali marittime in ambito portuale prevista dall'art. 37 del codice della navigazione e dall'art. 18 del suo regolamento di attuazione (d.P.R. n. 328 del 1952) nonché l'esigenza dell'apertura delle concessioni portuali al mercato attraverso criteri di rilascio certi, chiari,

trasparenti e non discriminatori, nonché di regole per la definizione della loro durata e delle modalità di revoca.

A tal riguardo si evidenzia che la Corte costituzionale ha ribadito, ancora una volta, con la pronuncia n. 139 del 6 luglio 2021, l'illegittimità costituzionale della proroga delle concessioni demaniali marittime, perché in contrasto con i principi dell'Unione europea.

Più in generale, si ritiene qui di richiamare l'attenzione dedicata dal Def 2020 al sistema portuale nazionale ed alla necessità di completarne il processo di *assessment* dopo la riforma portuale intervenuta con d.lgs. n. 169 del 2016 e con il d.lgs. n. 232 del 2017, al fine di individuare e rimuovere eventuali elementi di criticità manifestatisi nella sua attuazione ovvero completare quei procedimenti di riordino che non risultino ancora definiti. In tale ambito, gli indirizzi governativi sono rivolti, inoltre, a sollecitare la razionalizzazione e messa a sistema delle diverse iniziative in materia di digitalizzazione della catena logistica che lega i porti al retroterra, onde evitarne la frammentazione.

Ad oggi, in effetti, dal quadro informativo disponibile emerge che non sono stati ancora pienamente raggiunti gli obiettivi di ottimale pianificazione e di coordinamento delle AdSP, nonché di loro interconnessione con il sistema ferroviario nazionale, gli interporti, i nodi logistici, i centri merci e le piastre logistiche del Paese. Ciò premesso, appare tuttavia opportuno evidenziare che per quanto attiene allo scalo di Gioia Tauro il 5 luglio 2021 l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) ha approvato il regolamento del comprensorio ferroviario adottato dall'AdSP, autorizzando altresì la gestione unica del raccordo ferroviario ad opera di Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI). Si pongono, con tale atto, le basi per dare piena operatività all'attività ferroviaria ed intermodale del porto di Gioia Tauro che viene così inserito nel perimetro dell'infrastruttura ferroviaria nazionale con il collegamento dei *terminal* portuali ed intermodali alla stazione di San Ferdinando ed alla linea Battipaglia - Reggio Calabria.

In ultimo va segnalato un altro tema di notevole impatto rispetto al sistema di *governance* portuale in via di implementazione. Ci si riferisce al procedimento d'indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE che la Commissione europea - con decisione pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 10 gennaio 2020 (2020/C 7/03) - ha avviato nei confronti dell'Italia per i presunti aiuti di stato, non compatibili con i trattati, che le AdSP riceverebbero sotto forma di esenzione dalla tassazione (Aiuto di Stato SA.38399 2018/E –

Tassazione dei porti in Italia) di cui si è detto nei precedenti referti. La mancata convergenza delle posizioni del Governo italiano e della Commissione europea è determinata dal diverso criterio di qualificazione dell'attività di rilascio delle concessioni da parte delle autorità portuali, considerata dal primo strettamente funzionale all'attività istituzionale svolta quali enti pubblici¹ e dalla seconda quale attività economica *tout court* che soggiace alle regole del mercato a prescindere dalle finalità istituzionali dell'ente gestore.

La decisione del 4 dicembre 2020 della Commissione UE, che ha censurato l'esenzione dall'imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme UE in materia di aiuti di Stato, è stata impugnata davanti la Corte di Giustizia UE da tutte le AdSP.

Non si può qui sottacere un richiamo alla copiosa normativa adottata all'inizio e durante il periodo di emergenza pandemica ancora in atto, con i suoi aggiornamenti, con riguardo alle misure straordinarie di sostegno in essa previste per il settore portuale.

In tale ambito, il d.l. n. 18 del 2020, all'art. 92, comma 2, per contrastare e contenere le ricadute economiche negative derivanti dalla diffusione del *Covid-19* sull'attività delle imprese portuali, ha disposto la posticipazione del pagamento dei canoni e dei diritti portuali dovuti ai sensi dell'art. 36 cod. nav. e degli artt. 16-17 e 18 della legge n. 84 del 1994.

Ulteriori misure di sostegno agli operatori e alle imprese portuali sono state disposte dal d.l. 19 maggio 2020, n. 34 che ha ribadito la possibilità per le AdSP di ridurre l'importo dei canoni concessori dovuti per l'anno 2020, anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione.

Il richiamato provvedimento, sul lato occupazionale, prevede che le AdSP possono corrispondere, nell'ambito delle risorse disponibili e nel rispetto degli equilibri di bilancio, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un contributo massimo di euro 4 milioni per l'anno 2020, pari ad euro 90 per ogni dipendente in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per le mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza Covid-19. Al fine di ridurre gli effetti economici derivanti dalla diffusione del

¹ Rispetto al suddetto tema appare rilevante anche la sentenza della Corte di cassazione n. 6716 del 10 marzo 2020 che, nell'ambito di una controversia tra Agenzia delle entrate e l'allora Autorità portuale di Taranto, ha confermato l'indirizzo giurisprudenziale di legittimità secondo cui "i canoni percepiti dalle autorità portuali per la concessione di aree demaniali marittime non sono soggetti ad IVA, né ad IRES trattandosi di importi corrisposti per lo svolgimento di attività proprie delle finalità istituzionali di tali enti pubblici non economici".

Covid-19, il provvedimento prevede, inoltre, la proroga di due anni della durata delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro portuale temporaneo, ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la proroga di 12 mesi della durata delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali rilasciate ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, delle concessioni rilasciate ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, nonché delle concessioni per il servizio di rimorchio rilasciate ai sensi dell'articolo 101 del codice della navigazione. Il provvedimento dispone, infine, un indennizzo per le ridotte prestazioni alle società di ormeggiatori di cui all'articolo 14, comma 1- *quinquies*, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 nel limite complessivo di euro 24 milioni per l'anno 2020. Per le sopramenzionate finalità è istituito presso il Mims un fondo, con una dotazione complessiva di euro 30 milioni per l'anno 2020. Al fine di far fronte alle fluttuazioni dei traffici portuali, merci e passeggeri, riconducibili all'emergenza Covid-19, fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato d'emergenza, le autorità portuali possono, con provvedimento motivato, destinare temporaneamente aree e banchine a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti.

Per quanto invece riguarda le prospettive immediatamente prossime, con il decreto 6 maggio 2021, n.59 - cui è seguito il d.m. del Mims 13 agosto 2021 che contiene il piano complementare per le opere portuali - convertito dalla legge 1° luglio 2021, n.101, sono stati indicati gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza - PNRR, anche per lo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi. Sono previsti oltre 3,8 mld per interventi per l'ammodernamento e il potenziamento dei porti, per la realizzazione del Piano nazionale del *cold ironing* (alimentazione delle navi in sosta per mezzo di energia elettrica), che permette alle navi di sostare al porto eliminando le emissioni inquinanti, per le infrastrutture delle Zone Economiche Speciali (Zes) e per agevolare l'intermodalità. L'art. 1, ai commi 7 e 8 del richiamato d.l. n. 59 del 2021 dispone, in particolare, lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici (300 milioni di euro per l'anno 2021, 400 milioni di euro per l'anno 2022, 320 milioni di euro per l'anno 2023, 270 milioni di euro per l'anno 2024, 130 milioni di euro per l'anno 2025 e 50 milioni di euro per l'anno 2026) e l'aumento selettivo della capacità portuale (72 milioni di euro per l'anno 2021,

85 milioni di euro per l'anno 2022, 83 milioni di euro per l'anno 2023, 90 milioni di euro per l'anno 2024 e 60 milioni di euro per l'anno 2025).

Le AdSP, come da ultimo nel comunicato Istat pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale - Serie generale n. 242 del 30 settembre 2020, sono inserite nel conto consolidato del bilancio dello Stato ai sensi dell'art. 1 c. 3 della l. n. 196 del 2009 tra le "Amministrazioni locali".

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Per la composizione degli organi statutari si rimanda alla precedente relazione considerando che l'AP di Gioia Tauro, come detto, è stata retta fino al 18 giugno 2021 da una gestione commissariale straordinaria iniziata nell'aprile del 2014. La nomina del Presidente segna giuridicamente la nascita dell'AdSP. Fino a tale data e comunque per l'esercizio 2020 in osservazione, la gestione commissariale è stata assicurata ed integrata dagli organi della soppressa Autorità portuale di Gioia Tauro: Comitato portuale, che nell'anno ha tenuto 4 riunioni, e Collegio dei revisori, che ha tenuto 9 sedute.

Compensi degli organi

Le spese impegnate per gli organi di amministrazione e di controllo dell'AP nel 2020 sono illustrate nella tabella n. 1, in raffronto con gli impegni del precedente esercizio.

Tabella 1 - Spese per gli organi

Descrizione	2019	2020	Var. ass.	Var. %
Compensi e rimborsi spese Commissario straordinario	226.679	216.800	-9.879	-4,36
Compensi Collegio dei revisori	64.784	63.413	-1.371	-2,12
Gettone di presenza Comitato portuale	10.000	10.000	0	0,00
Contributi INPS (Commissario straordinario)	17.896	18.778	882	4,93
Totale	319.358	308.991	-10.367	-3,25

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Va segnalato che nel rendiconto gestionale, fra le spese correnti, l'importo relativo alla voce "Indennità e rimborso Comitato Portuale e Commissione consultiva" è da riferirsi esclusivamente al Comitato portuale dato che per i componenti della Commissione consultiva non è prevista remunerazione.

Il totale complessivo della spesa per gli organi è in diminuzione del 3 per cento rispetto all'esercizio 2019. La contrazione interessa le voci relative ai compensi del Commissario straordinario e del Collegio dei revisori diminuiti del 4 per cento e del 2 per cento rispetto al 2019. Si ricorda, al riguardo, che dal 1° gennaio 2018, non essendo stato ulteriormente

prorogato il termine previsto dall'articolo 6, comma 3 del d.l. n. 78 del 2010, le decurtazioni degli emolumenti per gli organi non sono più previste.

Con i decreti n. 307 del 30 luglio 2020 e n. 348 del 2 agosto 2019, il Ministro ha emanato due direttive di individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle AdSP per gli esercizi 2019 e 2020. Dette direttive non risultano attribuire obiettivi ai vertici dell'AP di Gioia Tauro che in attesa della nomina e costituzione della nuova AdSP, ha continuato, come detto, la propria attività con la gestione commissariale in corso da oltre sei anni.

3. PERSONALE

3.1 Articolazione organizzativa e consistenza dell'organico.

La dotazione organica dell'anno 2020, che non comprende il Segretario generale, si compone di 36 unità: 5 dirigenti, n. 6 di livello quadro e n. 25 di livello impiegato.

In data 18 ottobre 2021 il Mims ha espresso parere favorevole alla proposta di nuova dotazione organica avanzata dall'Ente in vista dei nuovi compiti e della nuova conformazione territoriale dell'AdSP, con una composizione complessiva di 80 unità oltre al Segretario generale, ritenendola *“compatibile con i compiti dell'Ente”* e purché *“la copertura totale dei posti sia effettuata con gradualità in relazione alle risorse finanziarie”*.

Anche nel 2020 l'Ente, infatti, ha evidenziato carenze nella dotazione di personale - sensibili in ragione delle prospettive di sviluppo della nuova AdSP - tali da non assicurare la migliore gestione amministrativa delle attività.

Come espresso dalla tabella seguente alla fine del 2020, risultavano in servizio n. 23 unità di cui, in particolare, 4 dirigenti, 3 quadri e 16 impiegati di vari livelli, con una riduzione di due unità rispetto ai dati del 2019.

Tabella 2 - Dotazione organica e consistenza del personale

	Dotazione organica	In servizio al 31/12/2019	In servizio al 31/12/2020
Dirigenti	5	3	4
Quadri	6	5	3
Impiegati	25	17	16
Totale	36	25	23

Fonte: AdSP.

Si prende atto della prosecuzione, ancora in corso, della riorganizzazione avviata dalla gestione Commissariale e finalizzata ad efficientare la macchina amministrativa.

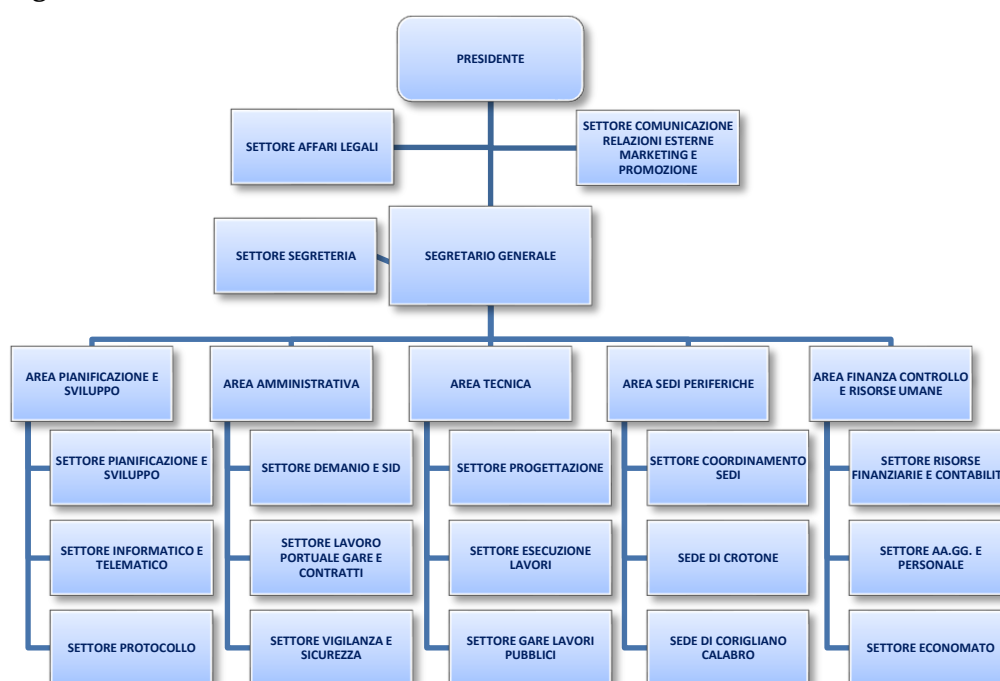
Si rammenta che con decreto commissariale n. 91 del 6 agosto 2019 i settori relazioni esterne, *marketing* e promozione e affari legali sono stati collocati in linea di *staff* al Presidente. Ciò, sempre secondo le dichiarazioni dell'Ente, al fine di consentire al responsabile per la prevenzione della corruzione e all'avvocatura di agire in posizione d'indipendenza rispetto alla struttura operativa. Si prende atto che, anche a seguito dei rilievi mossi dalla Corte nei

precedenti referti, è stato adottato il piano triennale dei fabbisogni di personale - PTFP (delibera del Comitato Portuale n. 147 del 22 dicembre 2020) e approvata, da ultimo, la modifica del regolamento per il reclutamento (delibera del Comitato Portuale n.148 del 24 marzo 2021) per conformarlo ai principi generali nella parte in cui prevede la possibilità di accedere alle qualifiche dirigenziali mediante progressioni interne.

Con decreto del Commissario straordinario n. 18 del 18 febbraio 2020 è stato conferito, all'esito di una procedura selettiva, con contratto di lavoro di durata quadriennale, l'incarico di Segretario generale dell'Ente con provvedimento di "richiamo in servizio senza assegni" da parte del Ministero della difesa.

La figura 1 riporta l'organigramma al 2020.

Figura 1 Assetto organizzativo



Fonte: Ente

L'età media del personale in servizio, come da seguente tabella n.3, è intorno ai 44 anni. Tale dato, come notato nella precedente relazione, potrebbe suggerire un'adeguata formazione, anche nel campo informatico, con eventuale riconversione rispetto alle nuove esigenze di

contabilità, di realizzazione e manutenzione delle opere, di gestione, di vigilanza e controllo del demanio portuale.

Tabella 3 - Personale dipendente per fasce di età

Descrizione	FASCIA DI ETA' 2020						
	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-68	TOT
Impiegati e Quadri	-	7	2	4	2	4	19
Dirigenti	-	-	2	1	1	0	4
Totale	-	7	4	5	3	4	23

Fonte: Ente

In merito all'espletamento dei concorsi pubblici, in coerenza con il piano triennale dei fabbisogni, sono state realizzate le procedure di selezione, avviate nell'anno 2019, per l'assunzione a tempo determinato di 12 mesi, di sei figure professionali impiegate con la previsione della possibilità di trasformazione del contratto da tempo determinato a tempo indeterminato del contratto. Nel 2020 sono stati espletati i concorsi per il reclutamento di due dirigenti a tempo determinato per l'area tecnica e l'area di pianificazione e sviluppo. È in via di espletamento il concorso per il reclutamento di un dirigente addetto alle sedi periferiche. È stata anche indetta una selezione per titoli ed esami da svolgersi per l'assunzione a tempo pieno e determinato di due anni di un quadro dell'area sedi periferiche - settore coordinamento sedi. È stata effettuata, infine, la trasformazione da tempo determinato a tempo indeterminato di un quadro del settore affari legali.

A causa dell'emergenza pandemica l'Ente ha adottato, con disposizione del Commissario straordinario, il regime di *smart working*, cui ha aderito circa il 70 per cento del personale dipendente, con prestazioni lavorative erogabili in modalità agile. L'Ente ha evidenziato che non sono stati sostenuti costi aggiuntivi. Si rammenta che ai sensi dell'art. 263 del decreto-legge n. 34 del 2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 77 del 2020, entro il 31 gennaio di ciascun anno, a partire dal 2021, sentite le organizzazioni sindacali, si dovrà redigere il piano organizzativo del lavoro agile (POLA), quale sezione del piano della *performance*, e dal gennaio 2022 il piano integrato di attività e organizzazione (PIAO), introdotto dall'art. 6 del d.l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, prevedendo, per le attività che possono essere svolte da remoto, la stipula di accordi individuali.

3.2 Costo del personale

Al personale dipendente dell'AP è stato applicato il c.c.n.l. dei lavoratori dei porti.

Il c.c.n.l. regola i rapporti di lavoro tra le imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge n. 84 del 1994 e successive modificazioni, le Autorità portuali, i soggetti di cui all'articolo 17 comma 2 (imprese) e comma 5 (agenzie) della predetta legge ed il loro personale, ivi compresi i lavoratori e i soci lavoratori delle imprese di cui all'articolo 21 della richiamata legge n. 84 del 1994. Il c.c.n.l. relativo alle annualità 2016-2018, è stato recepito con la deliberazione del Comitato portuale n. 97 del 2016, mentre la contrattazione a livello di Ente non è ancora ripresa ed è ancora vigente l'accordo sottoscritto il 9 gennaio 2006. La tabella n. 4 riporta i dati relativi al costo del personale che è in aumento rispetto al 2019 del 3,28 per cento ed è pari ad euro 2.427.293.

Tabella 4 - Costo del personale

Descrizione	2019	2020	Δ 20/19
Salari e stipendi	1.693.793	1.741.728	2,83
Oneri sociali	407.104	427.180	4,93
Trattamento di fine rapporto	131.512	133.669	1,64
Altri costi	117.812	124.717	5,86
Totale	2.350.221	2.427.294	3,28

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il costo, comprensivo di quello sostenuto per il Segretario generale, pari a euro 175.853 è perciò in aumento rispetto al 2019 (euro 94.890). Ciò si spiega in ragione del fatto che nel 2019 era stata corrisposta unicamente un'indennità aggiuntiva alla retribuzione per l'incarico, in quanto conferito ad un dirigente interno, mentre nel 2020 si è proceduto all'individuazione di una professionalità esterna cui conferire l'incarico stesso.

L'Ente ha evidenziato che nel 2020 la spesa derivante dagli accordi di secondo livello, pari a euro 459.189, corrisponde al 20 per cento della spesa complessiva per il personale (euro 2.293.625).

La voce "Altri costi", in aumento del 5,86 per cento sull'esercizio 2019, ricomprende l'affidamento del servizio per l'erogazione dei buoni pasto, l'adesione alla convenzione Consip "Servizi relativi alla gestione integrata della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro", il versamento periodico alla Cassa sanitaria, l'effettuazione di esami clinici a favore dei

dipendenti, l'incarico di responsabile del servizio di prevenzione e protezione e l'affidamento del servizio al medico competente.

La seguente tabella illustra l'incidenza della spesa per il personale sulle entrate e sulle uscite correnti; grazie al sensibile aumento delle entrate, il dato di incidenza risulta in miglioramento, con percentuale che passa dal 14,1 all'11,7; di contro l'incidenza sulle uscite correnti cresce dal 24,8 per cento al 29,6 per cento.

Tabella 5 - Incidenza spesa del personale su entrate e uscite correnti

Descrizione	2019	Incidenza %	2020	Incidenza %
Spese personale	2.218.710	14,12	2.293.625	11,70
Entrate correnti	15.713.092		19.604.237	
Spesa personale	2.218.710	24,80	2.293.625	29,65
Uscite correnti	8.947.829		7.736.045	

Fonte: Ente

3.3 Trasparenza e valutazione della "performance amministrativa"

L'AP è destinataria delle disposizioni contenute nella l. n. 190 del 2012 e nei relativi decreti di attuazione, in particolare, delle indicazioni del Piano nazionale anticorruzione (PNA) per le sezioni dedicate agli enti pubblici non economici.

L'Ente ha adottato, da ultimo, il piano triennale per la prevenzione della corruzione PTPC 2021 - 2023 ed ha pubblicato sul sito istituzionale le schede *standard* predisposte dall'ANAC, funzionali alla redazione della relazione annuale sull'efficacia delle misure di prevenzione definite dal piano. Nella menzionata scheda, il RPCT *pro-tempore* comunica di aver posto in essere, pur in regime di organico ridotto, ogni utile azione volta a dare esecuzione e fattiva attuazione al PTPC pur nel convincimento che si tratti di un'attività perfettibile ed in costante miglioramento per rendere, in concreto, l'Ente sempre più impermeabile ai rischi di vulnerabilità riconnessi al fenomeno corruttivo.

Per completezza si ricorda che l'ANAC ha affermato che "pur rientrando la questione relativa al sistema di valutazione delle performance e degli OIV nelle dirette competenze del Dipartimento della Funzione Pubblica si ritiene che, considerato che le AdSP sono tenute al rispetto della l. n. 190 del 2012 e del d.lgs. n. 33 del 2013, debbano costituire gli OIV".

L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha adempiuto a tale obbligo con decreto commissariale del 1° aprile 2019 di nomina del componente monocratico dell'OIV con un compenso di 15 mila euro annui per un triennio. A tale organismo è affidato il compito di attestare l'assolvimento degli obblighi di pubblicazione, di validazione della relazione sulla *performance*, di relazionare sul funzionamento complessivo del sistema di valutazione, trasparenza e integrità dei controlli interni (art. 14, c. 4, lett. a) e c), d.lgs. n. 150 del 2009).

Nonostante ciò si deve osservare che, all'esito di apposite indagini di natura penale e contabile-amministrativa della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Crotone e di quella presso la Sezione giurisdizionale per la Calabria di questa Corte, in merito alle autorizzazioni rilasciate e sui connessi canoni per accosti e soste nel porto di Crotone, sono emersi profili di responsabilità penale, amministrativa-contabile, oltreché disciplinare, a carico di alcuni dirigenti per mancati o ridotti introiti di somme dovute da terzi, nonché per pretesi ulteriori danni non materiali, suscettibili di restituzione o risarcimento, anche ai sensi dell'art. 185 c.p. e dell'art. 2059 c.c..

Per quanto attiene alle premialità dell'esercizio 2020 come avvenuto nel 2019, tutti i dipendenti hanno avuto il riconoscimento della premialità aggiuntiva, con un ammontare complessivo dei premi, pari ad euro 347.123, in diminuzione del 4 per cento rispetto al 2019. Il 2019 è stato il primo anno di adozione di un sistema di *performance management* tramite l'adozione del Piano della *performance* 2019 - 2021. Si mantiene ferma la raccomandazione, già espressa nelle precedenti deliberazioni, al rispetto del principio di differenziazione e ad un'attenta valutazione delle prestazioni al fine della corresponsione della premialità, anche con riguardo al riconoscimento di *ad personam* e/o superminimi omnicomprensivi.

La tabella n. 6 indica i premi erogati nell'esercizio 2020 raffrontati con quelli corrisposti nell'esercizio 2019.

Tabella 6 - Premi produttività erogati

Descrizione	2019			2020		
	Personale in servizio	Premi erogati*	Importi	Personale in servizio	Premi erogati*	Importi
Impiegati	17	17	195.929	16	16	183.655
Quadri	5	5	78.461	3	3	53.468
Dirigenti	3	3	59.000	4	4	80.000
Totali	25	25	333.390	23	23	317.123
Seg. generale	1	1	30.000	1	1	30.000
Totali	26	26	363.390	23	23	347.123

Fonte: Ente

* Un premio per singolo dipendente.

Con decreto del Commissario n. 20 del 2 marzo 2020 è stata istituita la struttura tecnica per la *performance* e i controlli interni (STPCI), incardinata nell'area risorse umane, con il compito di coordinare la stesura del piano della *performance* anche in raccordo con il piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza.

Per quel che riguarda gli adempimenti di cui al d.lgs. n. 33 del 2013 l'Ente ha provveduto a pubblicare, nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale, copia del referto al Parlamento della Corte dei conti degli esercizi precedenti.

3.4 Collaborazioni esterne e consulenze

Anche nel 2020, analogamente a quanto rilevato nel 2019, non risultano imputate in apposita voce di bilancio spese per consulenze ed analoghe prestazioni.

Si ritiene utile indicare l'affidamento dei seguenti incarichi, aventi ad oggetto per lo più servizi attinenti all'architettura e l'ingegneria, la cui spesa risulta ricompresa nel quadro economico per la realizzazione delle opere nell'ambito del titolo II del bilancio, non tutte etero-finanziate, come evidenziato dalla seguente tabella prodotta dall'Ente.

Tabella 7 - Collaborazioni esterne e consulenze

ESTREMI ATTO DI CONFERIMENTO	OGGETTO	DATA INIZIO	DATA FINE	EURO	FONTE DI FINANZIAMENTO
decreto n. 5 del 23 gennaio 2013	Collaudo tecnico amm.vo	21/06/2017	in corso	33.450	Fondi MIT l. 296/06
decreto n. 5 del 23 gennaio 2013	Collaudo Statico in corso d'opera	18/07/2017	in corso	39.135	Fondi MIT l. 296/06
decreto n. 32/2019 del 01/04/2019	OIV			45000	Bilancio ente
decreto n. 41 del 15 aprile 2019	Progettazione esecutiva coordinatore sicurezza progetto "Rifiorimento mantellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo del porto vecchio - Porto di Crotona"	14/05/2019	in corso	36.698	Bilancio Ente
decreto n. 45 del 21 maggio 2019	Servizio di Direttore Operativo all'interno dell'ufficio direzione dei lavori	29/05/2019	in corso	25.000	Bilancio Ente
decreto n. 12 del 5 febbraio 2020	Porto di Gioia Tauro - "servizio di validazione della progettazione esecutiva per la realizzazione dei "Lavori di adeguamento strutturale per l'incremento della portanza della pavimentazione di banchina nei tratti 'A' e 'B'"	05/02/2020	28/04/2020	19.621	Bilancio dell'Ente
decreto n. 90 del 27 agosto 2020	Porto di Corigliano Calabro "servizio attinente all'architettura e l'ingegneria di direttore operativo dei lavori di "Completamento delle reti antincendio, idrica e di raccolta delle acque bianche con impianto di trattamento acque di prima pioggia"	27/08/2020	in corso	9.457	Bilancio dell'Ente
decreto n. 95 del 04 settembre 2020	Porto di Corigliano Calabro - "servizio attinente all'architettura e l'ingegneria per l'adeguamento dell'impianto antincendio dei lavori di "Completamento delle reti antincendio, idrica e di raccolta delle acque bianche con impianto di trattamento acque di prima pioggia".	04/09/2020	in corso	9.256	Bilancio dell'Ente
decreto n. 132 del 18 dicembre 2020	Porto di Gioia Tauro - Servizio di Direzione dei Lavori e coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione" per l'esecuzione dei "Lavori di realizzazione della banchina di ponente lato nord".	18/12/20	in corso	380.004	Bilancio dell'Ente

Fonte Ente

Ai sensi del d.lgs. n. 33 del 2013, i dati relativi agli incarichi sono pubblicati sul sito istituzionale dell'Ente, sezione "Amministrazione Trasparente", sottosezione "Consulenti e collaboratori - incarichi".

Con riferimento ai patrocini legali, l'Ente ha fatto presente che nel 2020 si è avvalsa dell'Avvocatura dello Stato. Per quanto riguarda le notizie richieste sulla istituzione dell'albo degli operatori economici, ha, inoltre, precisato che con decreto n. 23 del 13 marzo 2019 ha affidato il servizio di acquisizione di servizi e forniture attraverso una piattaforma telematica di *e-procurement* istituita ai sensi del d.lgs. n. 50 del 2016.

L'albo fornitori è accessibile sul sito istituzionale dell'AdSP e contiene gli aggiornamenti introdotti dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56 e dalla delibera del ANAC n. 206 del 1° marzo 2018.

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Gli strumenti di pianificazione e programmazione (piano regolatore portuale, programma triennale delle opere pubbliche e piano operativo triennale) attualmente previsti dalla legge devono essere rielaborati alla luce di quanto disposto dalle più recenti discipline UE e nazionali e, nello specifico, di quanto previsto negli atti di portata nazionale quali il piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) ed il documento pluriennale di pianificazione (DPP).

Il PGTL definisce obiettivi e strategie delineando una visione di medio-lungo periodo (2030) del sistema della mobilità e della logistica nazionale sulla base del quale saranno individuati i fabbisogni di infrastrutture attraverso strumenti quantitativi di valutazione della domanda di mobilità e del livello di effettivo utilizzo delle infrastrutture. In attesa dell'aggiornamento del PGTL, di cui al d.p.r. n.14 marzo 2001, gli obiettivi della politica nazionale sono desunti dal documento del Mims allegato al Documento di programmazione economica e finanziaria.

4.1 Piano regolatore portuale (PRP)

Il piano regolatore portuale (PRP) di Gioia Tauro non è ancora stato approvato a causa della mancanza dei prescritti pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del dipartimento politiche dell'ambiente della Regione Calabria. Anche i PRP dei porti di Crotone e Corigliano Calabro, Vibo Valentia Marina per carenza dell'espressione dei pareri degli enti territoriali (Comune e Camera di Commercio) non risultano approvati.

Come espresso nelle precedenti relazioni, si ribadisce l'esigenza dell'approvazione del nuovo piano regolatore di sistema portuale che costituisce strumento fondamentale per la corretta pianificazione dello sviluppo territoriale dell'ambito portuale. Il nuovo approccio alla pianificazione strategica portuale dovrà essere sintetizzato attraverso un nuovo documento di pianificazione strategica di sistema portuale (DPSS) che definirà la *vision* generale e le linee di intervento che, nel corso dei prossimi anni, riguarderanno i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano, Palmi e Vibo, sia dal punto di vista strategico sia dal punto di vista delle politiche energetiche e ambientali. Questa Corte, sottolineando tale criticità, ricorda che si tratta di strumenti indispensabili per definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione, individuando e perimetrando le aree destinate a funzioni strettamente portuali

e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema urbano, il potenziamento delle infrastrutture di collegamento con le altre reti di trasporto su ferro, su gomma e aeree anche ai fini della loro integrazione ai Corridoi europei e alle rotte del commercio internazionale.

L'Ente ha dichiarato che nel 2020, a causa del mancato insediamento dei nuovi organi di *governance* dell'AdSP, "non è stato possibile pianificare le attività ... e rielaborare *ex novo* il Piano regolatore di sistema portuale e redigere il Documento di pianificazione strategica (DPSS)".

4.2 Piano operativo triennale (POT)

Le strategie di sviluppo e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati sono individuati, in coerenza con il PRP, nel piano operativo triennale (POT) che ha la funzione di indicare l'insieme degli interventi finalizzati al conseguimento degli obiettivi operativi ed il previsto fabbisogno finanziario per gli investimenti, con la finalità di proporre al Mims e alle amministrazioni locali il quadro delle attività e delle opere da realizzare. Il piano operativo triennale (POT), soggetto a revisione annuale, individua le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti da utilizzare secondo un ordine di priorità in base al diverso livello di interesse ed urgenza assegnato a ciascun intervento. L'aggiornamento del POT 2020 - 2022 approvato con delibera n. 133 del 2019 lega la pianificazione degli interventi alle previsioni del piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNSPL) al Patto per lo sviluppo della Regione Calabria - risalente al 2016 -, alla programmazione regionale POR Fondo di sviluppo e coesione 2014-2020. L'Ente ha comunicato che a seguito dell'avvio dell'AdSP è in corso la redazione del nuovo Piano triennale delle opere, che includerà anche il porto di Vibo Marina.

Questa Corte evidenzia che una puntuale pianificazione è necessaria anche per progettare e realizzare in maniera efficiente le risorse messe a disposizione dal PNRR.

L'Ente ha dato evidenza della programmazione delle opere e dei relativi fabbisogni di spesa come da seguente tabella.

Tabella 8 - Interventi programmati nel POT 2020-2022

Interventi programmati Gioia Tauro	Importo totale	Previsione di spesa		
		2020	2021	2022
Bacino di carenaggio - impianto Industriale	40	20	20	0
Resecuzione banchine di ponente tratti G-H-I	20	0	20	0
Dragaggio	4,4	4,4	0	0
Adeguamento banchina nel tratto C	3	3	0	0
Bitte banchine levante per sicurezza attracco navi containers ultime generazione	1	1	0	0
Polo del freddo - Zone Economica Speciale - infrastrutture	5	0	0	5
Ripristino dello stato dei luoghi lungo le anse del deposito costiero	2	2	0	0
Sviluppo di impianti di buncheraggio e rifornimento di combustibile LNG	8	0	5	3
Reti materiali e viabilità	3,5	2	1,5	0
Manutenzione impianto di 'Meditazione lotto 1- lotto2 - lotto 3	0,6	0,2	0,2	0,2
Viabilità Comune Gioia Tauro accesso porto (opera compensativa)	0,5	0,5	0	0
Manutenzione aree a verde	0,2	0,2	0	0
Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 1-lotto 2 -lotto 3	2	1	1	0
Adempimenti gestionali, potenziamento e aggiornamento sistemi security portuale	1	0,5	0,5	0
Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione transfrontaliera	2	2	0	0
Sopraelevazione e ristrutturazione sede dell'AP	0,7	0,7	0	0
Realizzazione alloggi di servizio per le Capitaneria di porto	2,57	2,57	0	0
Realizzazione di una piattaforma aerea installata telaio da 72 m	1,37	1,37	0	0
Fabbisogno interventi POT 2020-2022	97,84	41,44	48,2	8,2
Interventi programmati Crotone	Importo totale	Previsione di spesa		
		2020	2021	2022
Rifiorimento martellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo	2	1	1	0
Realizzazione banchina mobile per unità pescherecci	2	2	0	0
Caratterizzazione fondali porto	0,5	0,5	0	0
Realizzazione prosecuzione molo foraneo porto vecchio	7	7	0	0
Risanamento del paramento verticale e degli arredi portuali delle banchine	1	1	0	0
Realizzazione impianto antincendio	0,85	0,85	0	0
Rifacimenti della pavimentazione dei piazzali portuali	0,8	0,8	0	0
Demolizione gru	0,15	0,15	0	0
Riorganizzazione viabilità canalizzazione flussi veicolari da e per il porto	0,4	0	0	0,4
Ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foraneo	0,4	0,4	0	0
Fabbisogno interventi POT 2020-2022	15,1	13,7	1	0,4
Interventi programmati Corigliano	Importo totale	Previsione di spesa		
		2020	2021	2022
Riorganizzazione viabilità porto	0,8	0,8	0	0
Rimozione pontile lungo il banchinamento della Lega navale	0,1	0,1	0	0
Completamento recinzione portuale	0,5	0,5	0	0
Risanamento del paramento verticale delle testate dei moli nord e sud	1,4	1,4	0	0
Realizzazione banchina nord e del piazzale navi da crociera. 1° lotto	8,1	8,1	0	0
Realizzazione banchina nord e del piazzale navi 2°lotto	4,1	4,1	0	0
Manutenzione impianti illuminazione torri faro	0,45	0,45	0	0
Rifacimento della pavimentazione in asfalto dei piazzali portuali	0,45	0	0,45	0
Completamento della viabilità di accesso al fanale verde 11	1	0	1	0
Fabbisogno interventi POT 2020-2022	16,9	15,45	1,45	0
Interventi programmati Palmi	Importo totale	Previsione di spesa		
		2020	2021	2022
Completamento delle banchine	4	0,5	2	1,5
Sistemazione e riqualificazione del porto	0,5	0,5	0	0
Fabbisogno interventi POT 2020-2022	4,5	1	2	1,5
Totale fabbisogno interventi AP POT 2020-2022	134,34	71,59	52,7	10,1

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Ente importi espressi in milione di euro.

Si rappresenta che a fronte di 133,3 milioni di opere programmate, già sussistono in bilancio cospicui residui passivi per oltre 90 milioni relativi a debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici, per opere da realizzare che non trovano immediata puntuale correlazione con lo strumento di pianificazione per il triennio 2020-2022 sopra richiamato.

Anche la situazione amministrativa evidenzia che una parte dell'avanzo, circa 79 mln, è già vincolata per la realizzazione di opere infrastrutturali (pagina 30 rendiconto 2020). Inoltre, parte dell'avanzo disponibile di amministrazione, per una quota di oltre 21 mln, l'Ente dichiara essere stato destinato ad opere previste nel POT.

Per il futuro si ravvisa l'esigenza di adottare uno strumento di pianificazione che, con maggior chiarezza, includa, in un cronoprogramma raccordato con le risorse di bilancio, le opere già programmate allo stato dell'arte, unitamente a quelle future. Ciò a fini di trasparenza e rendicontazione dello stato di attuazione delle opere da realizzare.

In particolare, nell'anno 2020 l'Ente ha comunicato di aver predisposto il bando di gara per l'affidamento del servizio di redazione ed elaborazione del progetto del bacino di carenaggio galleggiante. Gli atti propedeutici per la realizzazione di una piattaforma galleggiante per l'accosto *roll-on roll-off* (ro-ro) dei traghetti per l'imbarco e lo sbarco di veicoli gommati lungo il lato nord del porto di Gioia Tauro.

I lavori del *gateway* ferroviario - portuale saranno trattati nel successivo paragrafo.

Gli interventi sono stati declinati tenuto conto:

- del Patto per lo sviluppo della Calabria, richiamato nell'Accordo di programma sottoscritto il 27 luglio 2016 tra la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Mims), il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, la Regione Calabria, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia) e l'AP di Gioia Tauro;
- del piano della portualità e della logistica trasmesso dall'AP al Mims;
- del DEF del 2019, nello specifico, "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia" che in materia di porti ed interporti riguarda: ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali; tecnologie per la velocizzazione delle procedure e aumento della capacità attuale; miglioramento accessibilità marittima; interventi selettivi per l'ampliamento della capacità *terminal container* e *ro-ro*.

Grazie alla messa in funzione del sistema *scanner* di cui si è detto nelle precedenti relazioni, nell'anno 2020, come riscontrabile dai comunicati stampa resi dalla Direzione distrettuale antimafia di Reggio Calabria, sono stati effettuati numerosi ed ingenti sequestri di sostanze stupefacenti.

La seguente tabella indica lo stato dei lavori programmati al 31 dicembre 2020 per i quali si è dato reale avvio.

Tabella 9 - Interventi ricompresi nell'elenco delle opere per l'anno 2020

denominazione intervento	Importo intervento	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)
Porto di Gioia Tauro. Dragaggio	4.400.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro. Adeguamento strutturale, incremento portanza pavimentazione banchina tratto 'C'	3.000.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro. Integrazione bitte per sicurezza attracco navi container	1.000.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro. Ripristino stato dei luoghi lungo le aree del deposito costiero	2.000.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro - "Reti materiali e viabilità"	3.500.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro - Manutenzione impianto di illuminazione lotto 1 - lotto2 - lotto 3	600.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro - Manutenzione aree a verde	100.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro - Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 1 - lotto 2 - lotto 3	2.000.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro - Security portuale - realizzazione impianto antintrusione	1.000.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro - Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontaliera	2.000.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro - Realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porlo	2.570.000	Progettazione
Porto di Gioia Tauro - Realizzazione piattaforma aerea (72 m di altezza)	1.370.000	Progettazione
Sopraelevazione e ristrutturazione dell'edificio sede dell'AdSP	1.200.000	Progettazione
Porto di Crotone - Rifiorimento mantellata, ricostruzione muro paraonde molo foraneo porto vecchio	2.000.000	Progettazione
Porto di Crotone - Realizzazione prosecuzione molo foraneo porto vecchio	7.000.000	Progettazione
Porto Crotone - Realizzazione banchina mobile per unità pescherecci	2.000.000	Progettazione
Porto di Crotone - Caratterizzazione fondali del Porto	500.000	Progettazione
Porto di Crotone - Risanamento paramento verticale e arredi banchine	1.000.000	Progettazione
Porto di Crotone - Realizzazione impianto antincendio	850.000	Progettazione
Porto di Crotone - Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti	400.000	Progettazione
Porto di Crotone Lavori di rifacimento della pavimentazione dei piazzali portuali	800.000	Progettazione
Porto di Crotone - Lavori di demolizione gru	150.000	Progettazione
Porto di Corigliano - Riorganizzazione viabilità canalizzazione dei flussi veicolari	800.000	Progettazione
Porto di Corigliano - Completamento recinzione lungo torrente Malfrancato	500.000	Progettazione
Porto di Corigliano - Manutenzione impianti illuminazione torri faro	641.462	Gara
Porto di Corigliano. Realizzazione banchina nord e piazzale navi da crociera. 1 lotto	810.000	Progettazione
Porto di Corigliano Rimozione pontile lungo il banchinamento della lega navale	100.000	Progettazione
Porto di Palmi – Completamento banchine di riva del porto	4.000.000	Progettazione
Porto di Palmi – Sistemazione e riqualificazione del porto	500.000	Progettazione

Fonte: Ente

La seguente tabella mostra, invece, lo stato dei lavori delle opere di grande infrastrutturazione. Si tratta di interventi maggiori per una serie di opere reputate strategiche per la creazione di attività innovative e portatrici di ricadute occupazionali.

Tabella 10 - Lavori di grande infrastrutturazione

denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	Stato di attuazione
Adeguamento tratto banchina Nord e approfondimento dei canali.	6.970.000	€ 1.471.759,72 PON Reti e Mobilità 2007/2013 euro 5.498.240 PON infrastrutture e Reti 2014/2020	I lavori sono stati completati e collaudati
Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro	40.000.000	€ 44.100,26 PON Reti e Mobilità 2007/2013 euro 19.955.899,74 PON Infrastrutture e Reti 2014/2020; euro 20.000.000 Privato	I lavori sono stati completati e le infrastrutture sono state collaudate dal punto di vista statico, è in itinere il collaudo tecnico
Realizzazione capannone industriale Zona Franca porto di Gioia Tauro ex Isotta Fraschini	16.500.000	Finanziamento MIT: euro 10.200.000 - D.M. n. 379 del 11.06.2010 euro 6.300.000 - D.M. n. 28T del 29.01.2008	Avviata procedura di risoluzione contratto per grave inadempimento ai sensi dell'art. 108 del d.lgs. 50 del 2016 L'avanzamento percentuale dei lavori al 31 dicembre 2020 è del 65 per cento.
Realizzazione piattaforma integrata servizi informativi porto di Gioia Tauro	10.000.000	Finanziamento MIT con D.M. n. 28T del 29.01.2008	I lavori sono in fase di esecuzione e l'avanzamento contabile al 31.12.2020 è del 60%
Porto Gioia T. Completamento e sviluppo del comparto Nord - Viabilità, capannoni e reti elettriche	20.000.000	euro 1.823.167 PON Reti e Mobilità 2007/2013 euro 18.176.833 PON Infrastrutture e Reti 2014/2020	I lavori sono stati completati e le infrastrutture sono state collaudate dal punto di vista statico. È in itinere il collaudo tecnico amministrativo.
Porto di Gioia Tauro - <i>Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord</i>	16.500.000	Finanziamento Regionale FSC	I lavori sono stati aggiudicati il 12.10.2020
Adeguamento strutturale incremento portanza pavimentazione banchina nei tratti 'A' e 'B'''	5.000.000	Fondi di bilancio Ente	I lavori sono stati aggiudicati il 15.12.2020

Fonte: Ente

In particolare, fra gli interventi previsti, rientrano quelli di realizzazione del nuovo *terminal* intermodale per i “Lavori di realizzazione della Banchina di Ponente Lato Nord”, affidati in *project financing*, banchina che dovrà fungere da ormeggio per il bacino di carenaggio destinato principalmente alle operazioni di manutenzione ordinaria di *porta-containers*, nonché i lavori per il bacino di carenaggio-*terminal* intermodale.

Riguardo alla realizzazione delle opere portuali si può rilevare che l’Ente ha compiuto uno sforzo per favorire la realizzazione delle grandi opere mentre, a causa delle carenze organizzative ha difficoltà a dare seguito al resto della programmazione. Questa Corte raccomanda un rafforzamento delle capacità gestionali di tali appalti affinché le risorse agli stessi destinati non vadano in perenzione.

Dalla lettura della relazione del Comitato portuale sullo stato dei lavori infrastrutturali dei porti del 30 giugno 2021 emerge ancora un ritardo nell’avvio generalizzato di tutte le opere ordinarie, mentre – come detto – le sole opere di grande infrastrutturazione, come rappresentato nell’apposita tabella presentano uno stato di attuazione avanzato o comunque avviato. I mutamenti al Piano operativo triennale 2021-2023 previsti da detta relazione hanno comportato delle variazioni al bilancio di previsione 2021 – approvate dal dipartimento della ragioneria generale dello Stato in data 21 luglio 2021 – consistenti in maggiori entrate e relative uscite per 641.461 euro per l’intervento “*Porto di Corigliano Calabro – Lavori di manutenzione dell’impianto di illuminazione e torri faro – Fondo perequativo di cui all’articolo 1, comma 983, della legge n. 296/2006*”, e maggiori spese per un presunto differenziale negativo pari a 5.700.000 euro, garantito da una quota dell’avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2020 accertato in sede di rendiconto generale. Le variazioni in uscita delle partite in conto capitale (5.700.000 euro) attengono per: 2.700.000 euro alla realizzazione della struttura polifunzionale di ispezione frontaliera; 2.000.000 euro ai lavori di realizzazione della banchina *ro-ro*; - 1.000.000 euro alla redazione dei progetti definitivi ed esecutivi delle opere di infrastrutturazione.

4.2.1 Realizzazione del nuovo *terminal* intermodale – gateway ferroviario

Nel presente referto si ritiene dover approfondire in maniera specifica, l’evoluzione del progetto, determinante per la valorizzazione del retroporto, che prevede la realizzazione di un *terminal* con 4 binari articolati su due aree distinte secondo la provenienza delle merci, nazionali o estere, oltre ad aree di stoccaggio e di scambio per una superficie complessiva di 269.000 mq per le merci

nazionali e 132.000 mq per le estere. L'intervento, secondo la prospettiva strategica in atto, è volto a migliorare sia la movimentazione dei convogli sia il carico e lo scarico delle merci sia a facilitare il collegamento porto - treno dei *container* per alimentare il mercato terrestre. Prende le mosse dalla sottoscrizione dell'Accordo di programma quadro il 17 settembre 2010, che lo ha previsto per un importo complessivo di euro 40 milioni, coperto per euro 20 milioni con fondi pubblici ed euro 20 milioni con fondi privati. In sede istruttoria è emerso che l'opera è stata realizzata con un costo complessivo pari a euro 18.517.406 ed è in corso di collaudo. L'operatività del nuovo *terminal* è in capo a Rete ferroviaria italiana RFI S.p.a., gestore unico, secondo quanto previsto dal "Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria nel porto di Gioia Tauro" adottato dall'AdSP nel luglio 2021.

Il regolamento disciplina l'accesso alle infrastrutture ferroviarie definendo i limiti fisici del comprensorio ferroviario nonché i diritti e gli obblighi che gravano in capo al gestore unico e agli operatori del comprensorio, unito alla realizzazione del raccordo ferroviario; tale struttura consente di configurare il porto di Gioia Tauro come *gateway* e non solo come *transshipment*. Questa Corte, anche alla luce delle osservazioni dell'Art, raccomanda l'adozione di procedure trasparenti e concorrenziali nella gestione delle aree interessate, che il solo regolamento, ad oggi, non garantisce. Ciò al fine di favorire la più ampia e concorrenziale apertura del porto al mercato e favorirne gli scambi grazie ad una rete ferroviaria che possa, in futuro raggiungere anche i mercati del centro Europa. Con riferimento allo sviluppo del *gateway* ferroviario inserito nel PNRR per il rifacimento, l'elettrificazione ed il raddoppio del raccordo ferroviario nella tratta da San Ferdinando a Rosarno, l'AdSP ha rappresentato che il finanziamento è stato inserito nell'Ambito dell'Asse E del programma operativo complementare infrastrutture e reti 2014-2020. L'Ente ha precisato che gli interventi previsti rispondono alle esigenze reali del mercato anche al fine di migliorare l'integrazione logistica treno - nave e viceversa.

5. ATTIVITÀ

In base alle norme vigenti il porto, già classificato nella categoria seconda classe, con funzioni commerciali, pescherecce, turistica e da diporto, è qualificato come porto di rilevanza economica internazionale. Già nelle precedenti relazioni si è sottolineato come la posizione geografica del Porto di Gioia Tauro, mediana lungo la direttrice Suez – Gibilterra e baricentrica nel mar Mediterraneo, lo abbia caratterizzato quale scalo di *transshipment* (o trasbordo, è la spedizione di merci o contenitori a una destinazione intermedia per essere inoltrati ad un'altra località) fino ad assumere il ruolo *leader* nel settore, attirando l'interesse di primarie compagnie specializzate nella logistica a mezzo *container* e nella navigazione mercantile.

Tuttavia, il mancato sviluppo dell'infrastruttura logistica del retroporto ha scalfito questo vantaggio rispetto ad altri *competitor* nazionali ed europei nel Mediterraneo, mare dove transita quasi un terzo dei traffici mondiali. L'accelerazione degli investimenti in impianti e servizi può favorire lo sviluppo sostenibile ed integrato con l'utilizzo pieno dei fondi a disposizione coerentemente con le nuove programmazioni comunitarie e gli obiettivi del PNRR. Negli scenari geoeconomici che si vanno delineando a livello globale e, in particolar modo, nella nuova definizione dei flussi di traffico nel bacino del Mediterraneo, un'opportunità è offerta dalla possibilità di diversificare l'offerta di servizi portuali prevedendo (oltre al *transshipment*) l'integrazione tra le attività *Deep-sea shipping* (DSS) e quelle *Short sea shipping* (SSS)². Ciò garantirebbe lo sviluppo di una limitrofa area industriale nella quale delle imprese manifatturiere possano operare, in ambito di Zona economica speciale (ZES), con indubbi riflessi positivi sotto il profilo dello sviluppo economico, accrescendo gli interscambi commerciali lungo corridoi longitudinali e trasversali della rete europea TEN-T.

Compito della nuova AdSP è anche quello di identificare in anticipo i nuovi flussi di traffico che attraversano corridoi logistici trasversali al bacino Mediterraneo, acquisendo i quali si potrebbero superare le difficoltà dovute sia al congestionamento dei traffici nei corridoi della *core network* europea sia allo sviluppo del corridoio Berlino-Palermo della rete TEN-T dell'UE.

² Lo *Short Sea Shipping*, navigazione di corto raggio, va distinto dalla navigazione di lungo raggio *Deep Sea Shipping* (DSS) che si riferisce alla navigazione sulle rotte di maggiore distanza e in genere per grossi quantitativi di merce trasportate fra i diversi continenti, ove – con grandi navi – si trasferiscono quantità e mezzi di dimensioni maggiori. Lo sviluppo dello SSS costituisce uno degli obiettivi strategici della politica dell'UE in materia di trasporti, in quanto sostegno alla intermodalità volta a ridurre la congestione stradale e ridurre i tassi di incidentalità e inquinamento e a migliorare l'efficienza del trasporto merci sotto il profilo logistico ed economico, in termini di tempi, costi e rispetto dell'ambiente

Durante l'emergenza pandemica mondiale che ha bloccato nel 2020 tutti i traffici, il porto ha inteso sfruttare i propri spazi quale deposito per i *container*. Ciò, secondo quanto riferito, ne ha garantito rinnovata centralità nelle strategie globali ed ha visto accedere al porto le più grandi navi del mondo.

5.1 Gestione del demanio portuale

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

Il demanio portuale deve essere prevalentemente gestito attraverso l'affidamento di concessioni afferenti singole aree e banchine ai sensi dell'art. 18 della richiamata l. n. 84 del 1994³. L'uso esclusivo delle aree portuali per lo svolgimento delle operazioni e l'erogazione dei servizi risulta ancora affidato ai terminalisti per lo più non attraverso bandi di gara, ma attraverso la presentazione di mere istanze da parte dei soggetti interessati alle quali segue l'invito dell'Ente a presentare eventuali domande concorrenti, secondo lo schema del rilascio delle autorizzazioni previsto negli artt. dal 36 al 55 ed all'iscrizione nel registro *ex art.* 68 del Codice della navigazione. Critiche a tale gestione sono già state espresse nelle precedenti relazioni, ma pur considerando quanto già fatto si confida che con l'avvio della AdSP si individuino più ampi spazi di positivo coinvolgimento del mercato.

Le concessioni demaniali portuali, infatti, rientrano nello schema delle concessioni di beni pubblici e devono, pertanto, essere assegnate nel rispetto del principio di concorrenzialità e di idonee forme di pubblicità oltre che secondo le indicazioni contenute nell'emanando decreto Mims, allo stato non adottato. Come espresso nelle precedenti relazioni - coerentemente con il consolidato indirizzo giurisprudenziale in materia - si ritiene che ai procedimenti concessori di beni pubblici di rilevanza economica, quale un'area demaniale marittima, debbano applicarsi i principi discendenti dall'art. 81 del Trattato UE e dalle direttive comunitarie in

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

materia di appalti, per non violare i “*principi nazionali e comunitari in materia di evidenza pubblica e libera concorrenza*” (principi recepiti nel Codice dei contratti pubblici) trattandosi di contratti attivi che offrono un’occasione di lucro a soggetti operanti sul mercato.

In tale quadro si deve tuttavia evidenziare che l’Ente ha di recente adottato il regolamento per l’utilizzo delle aree e dei beni appartenenti al demanio marittimo (delibera n. 136 del 2020 del Comitato portuale) richiamando criteri di trasparenza e semplificazione. Elementi qualificanti del regolamento sono l’informatizzazione e la digitalizzazione delle procedure e l’interconnessione con il Sistema informativo demanio (SID) con riflessi positivi sull’organizzazione amministrativa del catasto demaniale marittimo, anche a scopi fiscali. L’art. 10 prevede l’affidamento delle concessioni con procedura ad evidenza pubblica, previa pubblicazione di apposito avviso a termini di quanto previsto dall’art. 2.7 della delibera n. 57 del 2018 dell’Autorità di regolazione dei trasporti.

Questa Corte ribadisce l’invito a vigilare affinché nell’affidamento di tali concessioni non si verificino concentrazioni suscettibili di ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza, con conseguenze negative nell’offerta dei servizi e nei prezzi o, comunque, applicazione di condizioni svantaggiose per le controparti. In tale direzione si avverte l’esigenza di rafforzare lo strumento della revoca delle concessioni ove gli affidatari non rispettino quanto definito nel contratto di affidamento, al fine di incoraggiare l’efficienza dei concessionari e accrescere la contendibilità dei beni.

Sempre con riferimento alle concessioni si deve evidenziare che, ai sensi dell’art. 199, comma 3, lett. b) del d.l. n.34 del 2020 convertito con modificazioni nella l. n. 77 del 2020, l’AP ha prorogato di un anno le concessioni demaniali marittime in capo agli operatori che ne abbiano fatto richiesta previa corresponsione dell’imposta di registro integrativa, di importo parametrato alla nuova durata del rapporto concessorio.

5.1.1 Canoni demaniali

Con ordinanza del Commissario n. 4 del 4 maggio 2020, a causa dell’emergenza sanitaria, ai sensi dell’art. 92 co. 2 del d.l. n. 18 del 2020, convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27, il pagamento dei canoni demaniali è stato posticipato al 31 ottobre ed al 30 novembre, senza applicazione di interessi. In tale direzione, con ordinanza del Commissario n. 10 del 23

luglio 2020 è stato approvato e reso esecutivo il regolamento per la riduzione dei canoni concessori, ai sensi dell'art. 199, comma 1, lett. a) del d.l. n. 34 del 2020 convertito in l. n. 77 del 2020.

I dati relativi all'accertamento dei canoni demaniali nell'anno in osservazione, come riporta la seguente tabella, risultano in lieve diminuzione attestandosi a 3 milioni di euro (3,3 milioni di euro nel 2019). Al contempo, però, si osserva un miglioramento della capacità di riscossione dell'Ente, che passa da una percentuale del 72 per cento nel 2019 al 92 per cento del 2020.

Tabella 11 - Andamento dei canoni demaniali

Canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine nell'ambito portuale					
	Accertato (a)	Riscosso (b)	Da riscuotere (c)	Inc.% b/a	Inc.% c/a
2019	3.323.507,16	2.390.048,35	933.472,81	71,91	28,09
2020	3.097.928,39	2.844.265,01	253.663,38	91,81	8,19

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Un dato particolarmente interessante da evidenziare è rappresentato dall'elevatissima percentuale di incasso in conto competenza, pari al 91,81, delle entrate derivanti dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine nell'ambito portuale, registratasi nell'esercizio finanziario 2020, che risulta scomposta nei centri portuali rappresentati nella tabella sottostante.

Tabella 12 - Canoni demaniali per porto

	Accertato	Incassato	%
Gioia Tauro	2.795.520,00	2.587.621,79	92,56
Corigliano	17.501,91	17.501,91	100
Crotone	252.378,76	206.975,49	82,01
Palmi	32.527,72	32.165,82	98,89
Totale canoni demaniali	3.097.928,39	2.844.265,01	91,81

Si osserva una percentuale comunque elevata, ma minore rispetto agli altri porti nel plesso di Crotone.

Come evidenziato dalla seguente tabella, nel 2020 l'incidenza delle entrate da canoni demaniali rispetto alle entrate correnti è del 16 per cento circa, in calo rispetto all'esercizio precedente (21 per cento), anche per il consistente aumento delle seconde.

Tabella 13 - Rapporto tra canoni demaniali ed entrate correnti

	2019	2020
entrate dai canoni	3.323.507	3.097.928
entrate correnti	15.713.091	19.604.237
incidenza %	21,15	15,80

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Per quanto attiene alla gestione amministrativa del demanio marittimo e delle concessioni su di esso insistenti, si ribadisce il doveroso e completo utilizzo del Sistema informativo del demanio (SID), raccolta dati e cartografia in costante popolamento, ma non ancora del tutto completata; infatti anche il Collegio dei revisori, nella riunione del 25 maggio 2021, ha rilevato che *“il sistema di rilevazione dei canoni e dei relativi rapporti a credito e debito è effettuato per circa il 90 per cento con sistemi informatici collegati al sistema di rilevazione contabile dell’Autorità portuale e per la rimanente parte con modalità manuale”*.

Al riguardo si evidenzia che la completa informatizzazione dei processi di gestione amministrativo contabile dell’attività connessa ai canoni demaniali è essenziale ai fini di un efficiente ed efficace monitoraggio degli stessi affinché l’accertamento sia completo, limitando ogni spazio d’errore.

5.2 Servizi ausiliari di interesse generale

Per ciò che concerne gli affidamenti dei servizi ausiliari di interesse generale, come detto nella precedente relazione, ad ora non sussiste preciso obbligo per le AdSP di assicurarne l’erogazione, escluso quello di derivazione comunitaria (d.lgs. n. 182 del 2003) concernente il ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi.

5.3 Operazioni e servizi portuali

L’art. 6 c. 1, lettera a) della l. n. 84 del 1994 disciplina la programmazione, il coordinamento, la promozione ed il controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali che si svolgono nella circoscrizione portuale. A tal fine l’Ente ha adottato specifici regolamenti che tuttavia, come osservato da questa Corte (nota prot. 2380 del 29 luglio 2020) e dichiarato dall’Ente

(nota acquisita al prot. Corte dei conti n. 2390 del 31 luglio 2020), dovranno essere trasfusi in un unico atto regolamentare per tutti i porti rientranti nella circoscrizione portuale dell'istituenda nuova Autorità di sistema portuale destinata ad assorbire le competenze del Porto di Gioia Tauro. Detto regolamento generale dovrà essere adeguato alle previsioni del Regolamento (UE) 2017/352 (si veda anche la citata delibera Autorità regolazione trasporti n. 57 del 2018) per superare l'attuale modello di richiesta di parte e conseguente autorizzazione dell'amministrazione, che, attualmente, appare inadeguato rispetto agli obblighi di programmazione e di salvaguardia della concorrenza.

Le imprese che intendono svolgere un'attività (operazione o servizio portuale) per conto proprio o di terzi devono, infatti, ottenere l'autorizzazione ai sensi dell'art. 16, commi 3 e 4 della l. n. 84 del 1994 e dimostrare il possesso di determinati requisiti tecnico-organizzativi, di professionalità, capacità tecniche e finanziarie. L'attività autorizzatoria è significativa per garantire i migliori servizi portuali, anche perché contribuisce con quota importante alle entrate complessive dell'Ente che determina, pertanto, il numero massimo di autorizzazioni che possono essere rilasciate tenendo conto delle esigenze di funzionalità del porto e del traffico.

La seguente tabella evidenzia il numero massimo di autorizzazioni (incluse quelle per gli operatori terminalisti titolari di concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 della l. n. 84 del 1994) per operazioni (n.14) e servizi portuali (n.104) approvate dal porto nel 2020 in confronto con il 2019.

Tabella 14 - Numero massimo autorizzazioni per operazioni e servizi portuali (anni 2019-2020)

Descrizione	2019				Tot.	2020			Tot.
	Gioia Tauro	Crotone	Corigliano	Villa S.G.		Gioia Tauro	Crotone	Corigliano	
Autorizzazioni per operazioni portuali	7	4	3	7	21	7	4	3	14
Servizi portuali:									
1. Incolonnamento automezzi passeggeri	0	0	0	5	5	0	0	0	0
2. Riparazione manutenzione contenitori	7	2	2	0	11	7	2	2	11
3. Sorveglianza antifurto-antincendio	3	2	2	0	7	3	2	2	7
4. Servizio shuttle merci	8	5	4	5	22	8	5	4	17
5. Noleggio mezzi sollevamento	5	5	4	5	19	5	5	4	14
6. Rizzaggio, derizzaggio, fissaggio merce,	7	5	2	5	19	7	5	2	14
7. Pesatura merci	0	5	2	5	12	0	5	2	7
8. Marcatura, conteggio, cernita merce,	0	5	2	5	12	0	5	2	7
9. Pulizia merci e ricondizionamento colli	0	5	2	0	7	0	5	2	7
10. Controllo quali-quantitativo merce	0	5	2	0	7	0	5	2	7
11. Riempimento/svuotamento contenitori	4	5	4	0	13	4	5	4	13
12. Eliminazione residui operazioni portuali	0	0	0	5	5	0	0	0	0
13. Servizio conteggio veicoli	0	0	0	5	5	0	0	0	0
14. Servizio di bigliettazione	0	0	0	5	5	0	0	0	0
Totale autorizzazioni per servizi portuali	34	44	26	45	149	27	48	29	104
Totale autorizzazioni	41	48	29	52	170	34	52	32	118

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

L'Ente ha comunicato che presso il Porto di Taureana di Palmi non è operativa alcuna impresa portuale ai sensi dell'articolo 16 della l. n. 84 del 1994, essendo uno scalo marittimo esclusivamente destinato alla nautica da diporto. Si osserva che il trasferimento del porto di Villa San Giovanni, con le sue peculiarità, presso altra AdSP, ha determinato la diminuzione delle autorizzazioni elemento che potrebbe essere tenuto presente per realizzare una nuova programmazione.

La tabella che segue evidenzia gli accertamenti per le entrate proprie dell'Ente derivanti dal gettito delle tasse per imbarchi e sbarchi ed i proventi per le autorizzazioni per le operazioni e la vendita di beni e servizi e le entrate da canoni di concessione, nonché i trasferimenti pubblici, in diminuzione sostanzialmente perché è venuto meno un finanziamento occasionale della Regione Calabria di 16,5 mln.

Tabella 15 - Entrate proprie e da terzi

	2019	2020
ENTRATE PROPRIE		
<i>Tasse su merci imbarcate-sbarcate (l. n.2 del 1963 e art. 1 l. n. 355 del 1976)</i>	929.868	764.773
<i>Autorizzazioni operazioni portuali (art.16, l. n. 84 del 1994)</i>	184.262	148.550
<i>Autorizzazioni attività art.68 del Codice Navigazione</i>	62.564	32.258
<i>Tasse d'ancoraggio (l. n. 82 del 1963)</i>	10.940.246	12.270.469
TOTALE ENTRATE PROPRIE	12.116.941	13.216.051
Trasferimento da Stato (corrente)	0	2.956.484
Vendita di beni e servizi	176.033	269.336
REDDITI E PROVENTI PATRIMONIALI		
Canoni di concessione aree demaniali e banchine	3.323.521	3.097.928
Poste correttive e compensative di spese correnti	94.970	63.943
Entrate non classificabili in altre voci	1.627	463
Trasferimento da Stato (capitale)	4.777.490	4.400.000
Trasferimento da altri enti (Regione Calabria)	16.500.000	0
TOTALE ENTRATE	38.540.308	25.553.931

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Questa Corte ribadisce il monito espresso nelle precedenti deliberazioni affinché si compia una continua attività di vigilanza volta a garantire il completo incasso delle obbligazioni attive dell'Ente.

5.4 Attività negoziale

L'autorità Portuale di Gioia Tauro a seguito dell'entrata in vigore del comma 2 dell'art. 40 del d.lgs. n. 50 del 2016, come detto, si è dotata di una piattaforma telematica di *e-Procurement* per la gestione sia delle procedure di gara sia dell'albo fornitori, visibile ed accessibile a tutti gli utenti. L'Ente comunica che dell'operatore economico che si iscrive all'albo fornitori nei *Common Procurement Vocabulary* (CPV) sono preventivamente verificati i requisiti generali di cui all'art. 80 del d.lgs. 50 del 2016. La piattaforma prevede la selezione automatica o diretta delle ditte da invitare con la possibilità di escludere la ditta che abbia già partecipato alla medesima gara in una precedente selezione, nel rispetto del principio di rotazione. La piattaforma tiene conto degli aggiornamenti introdotti sia dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56 sia dalla delibera del Anac n. 206 del 1° marzo 2018.

La seguente tabella espone i valori dei contratti affidati dall'Ente durante l'esercizio in osservazione.

Tabella 16 – Affidamento di lavori e servizi

Descrizione	Tipologia affidamento	Atto	Importi aggiudicazione
Lavori			
Gioia Tauro - Adeguamento pavimentazione di banchina nei tratti 'A' e 'B'	offerta economicamente più vantaggiosa art. 95 d.lgs. n. 50/2015	n. 129 del 15.12.2020	4.595.571,34
Gioia Tauro - "Lavori di "Adeguamento tecnico funzionale realizzazione Banchina di ponente"	offerta economicamente più vantaggiosa art. 95 d.lgs. n. 50/2015	n. 104 del 12.10.2020	12.606.424,30
Servizi			
"Ispezione subacquea nel sito prescelto per l'ubicazione del sensore profilatore di corrente "	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 16 del 11/02/2020	1.830
Indagini in situ presso la tensostruttura ad arco in legno lamellare del porto di Crotona	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 36 del 02/03/20	686
Gioia Tauro - pubblicazione gara per "Lavori di realizzazione della banchina di ponente lato nord"	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 54 del 09/04/2020	4.941,42
Gioia Tauro - pubblicazione per l'affidamento della "Caratterizzazione sedimi nel bacino portuale di Gioia Tauro"	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 57 del 15/04/2020	4.636,42
Corigliano Calabro - pubblicazione gara inerente all'affidamento della "Manutenzione dell'impianto di illuminazione e torri faro"	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 58 del 15/04/2020	1.586,42
Gioia Tauro - pubblicazione gara "servizio di progettazione dell'opera "Resecuzione banchina per accosto bacino di carenaggio"	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 63 del 27/04/2020	4.941,42
Gioia Tauro - Rilievo strumentale per aeromobile a pilotaggio remoto detto anche drone	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 97 del 3/07/2020	450
Gioia Tauro - sedimi nel bacino portuale	offerta economicamente più vantaggiosa art. 95 del d.lgs. n. 50/2016	n. 136 del 22.12.2020	298.556,43
Prove di laboratorio ed indagini in situ presso la tensostruttura ad arco in legno lamellare di Crotona	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 121 del 6/08/2020	969,85
Lavori in economia			
Porto di Gioia Tauro - Fornitura di un sistema segnaletico a luce verde	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 4 del 15/01/2020	3.148
Gioia Tauro - Installazione del sistema segnaletico a luce verde	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 32 del 26/02/2020	900
Gioia Tauro - impianto di illuminazione della scogliera antiriflettente del bacino di espansione sud	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 125 del 31/08/2020	4.000
Palmi - Lavori di fornitura e posa in opera di segnaletica stradale verticale nel Porto di Palmi	art. 36, c. 2, lett. a) del d.lgs. n. 50/2016	n. 151 del 13.10.2020	1.464
Gioia Tauro - "Sistema per il rilevamento dei dati di corrente, ondametrici, di marea e meteorologici"	art. 36, c. 2, lett. b) del d.lgs. n. 50/2016	n. 16 del 12/02/2020	123.000
Gioia Tauro due "Sistemi di rilevamento grafico-portatile di ausilio al Pilota (PPU - Portable Pilot Unit)"	art. 36, c. 2, lett. b) del d.lgs. n. 50/2016	n. 105 del 12.10.2020	17.690

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

5.5 Spese per prestazioni istituzionali

Le uscite per prestazioni istituzionali riguardano le forniture erogate da terzi per la gestione di servizi comuni in ambito portuale e per la promozione dell'attività stessa. Tra le voci più

rilevanti di questa categoria vi sono le spese per il servizio di pulizia e di illuminazione delle parti comuni, la manutenzione ordinaria, l'attività promozionale e la *security* portuale.

Il dettaglio della spesa per prestazioni istituzionali è il seguente.

Tabella 17 - Uscite per erogazione servizi generali e attività promozionali

Descrizione	2019	2020	Var.Ass. '20/'19	Δ '20/'19
Prestazioni di terzi-gestione servizi portuali utenze portuali	1.695.297	1.927.009	231.711	13,7
Prestazioni di terzi- manutenzioni ordinarie parti comuni con fondi propri	279.014	303.356	24.342	8,7
Prestazioni di terzi per studi ed opere di pianificazione	135.109		-135.109	-100
Spese promozionali e di propaganda	37.912	26.911	-11.001	-29
Spese connesse all'attività di <i>security</i> portuale	11.613	11.906	292	2,5
Totale	2.158.945	2.269.181	110.236	5,1

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Le uscite per prestazioni istituzionali nel 2020 sono in aumento del 5,1 per cento. In particolare, le spese di gestione dei servizi portuali, prevalentemente riguardano il *budget* di spesa per il finanziamento delle attività della Gioia Tauro Port Security s.r.l. e per la residua parte la fornitura di energia elettrica, sono in aumento dell'13,7 per cento, le spese per manutenzioni ordinarie delle parti comuni aumentano dell'8,7 per cento, le spese promozionali diminuiscono del 29 per cento, mentre le prestazioni di terzi per studi ed opere di pianificazione si azzerano.

5.6 Traffico portuale

L'elevata specializzazione nel *transshipment* ha consentito (come si legge nel rapporto di Assoportori sui movimenti traffici portuali 2020, aggiornato al 2 novembre 2020) al Porto di Gioia Tauro di diventare uno snodo strategico nel traffico di merce trasportata a mezzo *container* nel Mediterraneo. Nel 2020, come si legge, a livello nazionale il traffico di *container* si è attestato a 10.687.148 (10.770.017 TEU nel 2019) suddivisi in 6.614.306 TEU (7.197.975 TEU nel 2019) da *gateway* e 4.072.842 (3.572.042 TEU nel 2019) in *transshipment* (pari al 30 per cento del totale). In tale quadro il porto di Gioia Tauro si conferma porto *leader* nel segmento di mercato del *transshipment* con una movimentazione di 3.193.364 (2.522.876 nel 2019) TEU pari al 78 per cento (70 per cento nel 2019) del totale nazionale. Il secondo porto per quantità di *container* trasbordati nel Paese è il porto di Genova con 285.717 (318.261 TEU nel 2019), seguito dal porto

di Trieste con 281.693 TEU (304.366 TEU nel 2019), dal porto di Livorno con 202.834 (230.318 TEU nel 2019) e dal porto di La Spezia con 89.328 (134.175 TEU nel 2019).

Per quanto concerne il porto di Gioia Tauro, nonostante la forte riduzione della circolazione di merci a livello mondiale per effetto dell'emergenza sanitaria, l'andamento del 2020 conferma la fase di rilancio dell'infrastruttura, in atto dalla seconda metà del 2019.

Le merci complessivamente movimentate sono in aumento del 32 per cento. Le rinfuse liquide sono in diminuzione del 15 per cento, come anche le rinfuse solide (-11 per cento). Le merci varie in colli sono in aumento del 34 per cento.

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati relativi al traffico mercantile registrato nel Porto di Gioia Tauro.

Tabella 18 - Movimentazione merci e TEU

Descrizione	2019	2020	20/19%
Altre rinfuse liquide rispetto al petrolio	883.328	749.348	-15,2
Totali Rinfuse liquide:	883.328	749.348	-15,2
Rinfuse solide			
Cereali	31.300	21.800	-30,4
Carbone	191.224	65.500	-65,7
Minerali	14.700	276.317	1.779,7
Fertilizzanti	0	17.000	100
altre rinfuse solide	402.189	187.005	-53,5
Totali Rinfuse solide:	639.413	567.622	-11,2
Merchi alla rinfusa:	1.522.741	1.316.970	-13,5
Merchi varie in colli di cui:			
Contenitori	28.821.390	38.833.647	34,7
ro-ro	213.042	101.179	-52,5
Altro	475	0	-100,0
Totale merci varie in colli	29.034.907	38.934.826	34,1
Totale merci movimentate	30.557.648	40.251.796	32
N° contenitori T.E.U. movimentati	2.522.876	3.193.364	27

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

5.7 La Zona ad economia speciale Calabria

Con d.p.c.m. 11 maggio 2018, emanato ai sensi dell'art.4, comma 5 del d.l. n. 91 del 2017, come detto è stata istituita la Zona economica speciale della Regione Calabria che trova la sua collocazione presso le aree retrostanti il porto di Gioia Tauro ricomprendendo anche aree territorialmente non ad esso adiacenti ma ad esso collegate da un nesso economico funzionale.

Per quanto attiene al funzionamento della ZES l'art. 4, comma 6, ultimo capoverso del d.l. n. 91 del 2017 ha previsto che il Comitato di Indirizzo della ZES sia presieduto dal Presidente dell'AdSP che è chiamato a svolgere i compiti previsti dall'art. 8 del d.p.c.m. 12 del 2018 anche con riferimento ad aree ZES non ricomprese nella circoscrizione territoriale portuale e, quindi, non aventi natura giuridica di demanio marittimo. L'art. 1, comma 316, della l. n. 190 del 2019 (Legge di Stabilità 2020) ha previsto che il Comitato di indirizzo in questione sia presieduto da un Commissario straordinario di Governo da nominarsi ai sensi dell'art. 11 della legge n. 400 del 1988.

Con decreto n. 21 del 7 marzo 2019 il Commissario straordinario ha istituito il Comitato di indirizzo della ZES della Regione Calabria (ai sensi dell'art.4, comma 6, del d.l. n. 91 del 2017) che con decreto n. 1 del 28 marzo 2019 ha approvato il proprio regolamento di funzionamento e con decreto n. 2 del 2 luglio 2019 ha definito la nota informativa sulle procedure di accesso al credito di imposta da parte delle imprese che operano stabilmente all'interno della ZES.

Con decreto del Presidente della Repubblica 8 ottobre 2020 è stata nominato ai sensi dell'art. 11 della legge n. 400 del 1988 quale presidente del Comitato di indirizzo per l'amministrazione dell'area ZES nella regione Calabria, il Commissario straordinario del porto.

Le disposizioni di vantaggio previste per le aree ZES sono, oltre all'accesso al credito di imposta dedicato di cui all'art. 5, comma 2, del d.l. 20 giugno 2017, n. 91 convertito con modificazioni dalla l. 3 agosto 2017, n.123, anche una riduzione dei termini della molteplicità di procedimenti amministrativi, tutti interrelati tra di loro e facenti capo alla sfera di attribuzioni di amministrazioni centrali, periferiche e territoriali. L'art. 5 lett. a) del d.l. n.91 del 2017, come convertito e modificato da ultimo dalla legge di conversione 11 febbraio 2019, n.12, del d.l. 14 dicembre 2018, n.135, prevede la riduzione di un terzo dei termini di cui: agli articoli 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241; al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA); al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA); al codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica; al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia; alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di concessioni demaniali

portuali. La successiva lett. a-bis) prescrive che eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di più amministrazioni siano adottati ai sensi dell'articolo 14-bis della legge n. 241 del 1990 ed i relativi termini ivi previsti siano ridotti della metà.

Nonostante ciò, l'Ente afferma che i ritardi nel concreto avvio della ZES sono ancora di natura burocratica - amministrativa al punto di rendere complicatissimo, in assenza della previsione normativa di uno specifico e speciale "procedimento ZES", poter addivenire in tempi rapidi alla realizzazione di nuovi insediamenti. Quale conseguenza di tale criticità vi è la difficoltà di accesso al credito di imposta ZES, fruibile tramite specifico applicativo informatico operante sul sito dell'Agenzia delle Entrate a partire dal mese di settembre 2019, poiché gli insediamenti già esistenti, di fatto, risultano avere assorbito gran parte del *plafond* a tal fine disponibile. La rilevata criticità è stata stigmatizzata dal Commissario Straordinario del Governo fin dalla data del suo insediamento quale Presidente del Comitato di Indirizzo della ZES Calabria

Agli oneri di funzionamento del Comitato di Indirizzo si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Supporto all'attività del Comitato di Indirizzo della ZES Calabria è garantito del Segretario generale e del dirigente dell'Area amministrativa. A norma dell'art. 5, comma 7-bis del d.l. n. 91 del 2017 il Segretario generale dell'Autorità (di Sistema) portuale può stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari, che però non risultano ad oggi ancora sottoscritti.

Si raccomanda il più celere impegno per dare concreta vita alla ZES del Porto, che potrebbe assicurare un nuovo prezioso volano commerciale al porto ed a tutto il Paese.

6. RISULTATI DELLA GESTIONE

Non appare più rinviabile l'armonizzazione dei bilanci delle Autorità di sistema portuali, ai sensi del d. lgs. 31 maggio 2011, n. 91 il quale ha previsto, tra l'altro, all'art. 4, c. 3, lettera b), l'adozione di un apposito regolamento per la revisione delle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 febbraio 2003, n. 97 con l'obiettivo dell'omogeneizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle amministrazioni pubbliche al fine di rendere i bilanci aggregabili e confrontabili fra loro, di consentire l'ottimale programmazione economico finanziaria, il coordinamento della finanza pubblica, le verifiche del rispetto delle regole comunitarie, la prevenzione di gravi irregolarità idonee a pregiudicare gli equilibri di bilancio. Lo schema di regolamento, sottoposto nel 2019 al parere delle competenti commissioni parlamentari, così come richiesto dall'art. 4, c. 8, del predetto decreto legislativo, è stato oggetto, nel 2020, di un'importante opera di revisione, finalizzata a recepire i contenuti del parere con il quale la 5a Commissione programmazione economica, bilancio del Senato della Repubblica aveva richiesto che "agli articoli 27 (Accertamento) e 32 (Impegno di spesa), la definizione di competenza finanziaria sia resa omogenea a quella introdotta per il bilancio dello Stato, come definita negli articoli 21-bis e 34 della legge n. 196 del 2009, apportando conseguentemente al testo le occorrenti ulteriori modifiche di coordinamento." Tale attività di revisione è stata completata nel corso del 2020 e, tenuto conto della rilevanza delle modifiche apportate, il nuovo testo è stato sottoposto alle ulteriori valutazioni di questa Corte dei conti per una verifica di legittimità e coerenza rispetto alle nuove regole introdotte (cfr. Sezioni Riunite, sede consultiva, parere n. 2 del 16 marzo 2021). Appare ora ineludibile assicurare maggiore informazione e trasparenza nel processo di allocazione delle risorse pubbliche gestite, grazie all'adozione dell'armonizzazione contabile nel bilancio delle autorità portuali. Il rendiconto generale dell'esercizio 2020 è stato redatto in conformità al regolamento di amministrazione e contabilità, adottato con delibera del Comitato portuale del 28 settembre 2007 ed approvato dal Ministero vigilante in data 21 luglio 2014. Ai sensi dell'art. 36 del richiamato regolamento, il rendiconto è costituito dal conto del bilancio, dal conto economico, dallo stato patrimoniale e dalla nota integrativa. Al rendiconto sono allegati: la situazione amministrativa, la relazione sulla gestione e la relazione del Collegio dei revisori.

Il rendiconto stesso è stato approvato con deliberazione n. 152 del 31 maggio 2021. Il Collegio dei revisori dei conti ha espresso parere favorevole con verbale n. 51 del 25 maggio 2021, pur sollecitando l'Ente ad essere tempestivo e puntuale nel riesame dei residui degli anni precedenti (alcune poste per un importo complessivo di euro 8 milioni risalgono al 2005) e della documentazione sottostante e procedere, in caso vengano meno le ragioni del credito, alla radiazione immediata del residuo.

Il Collegio dei revisori dei conti ha verificato il rispetto dell'applicazione dei limiti di spesa da parte dell'Ente secondo le direttive impartite dal Ministero vigilante e del Mef e l'avvenuto riversamento delle somme all'entrate del bilancio dello Stato per un valore di euro 269.781,20 nel rispetto delle disposizioni vigenti e delle indicazioni impartite dal MEF con circolare n. 9 del 2020.

Per quanto attiene a tali norme di contenimento della spesa pubblica ed ai conseguenti obblighi di riversamento, infatti, con la legge di bilancio 2020 sono state introdotte nell'ordinamento talune norme di razionalizzazione, concernenti specifiche tipologie di spesa, contenute nei commi da 590 a 602 della legge di bilancio 2020, precisando che per quanto attiene il contenimento della spesa per consumi intermedi di soggetti quali le AdSP, si sostituisce con una misura unica di contribuzione agli obiettivi di finanza pubblica, lasciando libera la capacità gestionale e l'autonomia organizzativa degli enti, potendosi esprimere all'interno di un tetto unico omnicomprensivo per la spesa di beni e servizi, eliminando la rigidità della ripartizione precostituita dal precedente legislatore. Si vuole introdurre un meccanismo virtuoso che fissa un tetto unico sulla macrocategoria "spesa per acquisto di beni e servizi", all'interno della quale ogni ente può stabilire come ripartire le risorse fra le singole voci di spesa, in ossequio al principio di autonomia organizzativa e gestionale. È, pertanto, previsto un unico versamento al bilancio dello Stato pari a quanto dovuto nell'esercizio 2018, aumentato del 10 per cento (comma 594).

L'approvazione del rendiconto generale per l'esercizio 2020 è stata comunicata dal Mims con nota 21717 del 3 settembre 2020. Con decreto ministeriale 29 maggio 2018 sono state adottate disposizioni tecniche per la codificazione e stabilite le modalità e i tempi per l'attuazione del SIOPE e pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'AP di Gioia Tauro è tenuta a regolarizzare gli incassi e i pagamenti effettuati nell'esercizio precedente e l'annullamento o la rettifica di

titoli emessi fino alla medesima data solo con le modalità previste dalle regole tecniche e *standard* per l'emissione dei documenti informatici relativi alla gestione dei servizi di tesoreria e di cassa degli enti del comparto pubblico attraverso il Sistema "SIOPE+".

6.1 Dati significativi della gestione

Prima di procedere all'analisi delle situazioni finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, si ritiene opportuno esporre, nel prospetto seguente, i saldi contabili più significativi posti a raffronto con quelli dei precedenti esercizi.

Tabella 19 - Risultati della gestione con variazioni percentuali

Descrizione	2019	2020	Δ% 20/19
Avanzo finanziario di competenza	3.365.022	10.498.741	212,00
Saldo di parte corrente	6.765.261	11.868.193	75,43
Saldo di parte capitale	-3.400.239	-1.369.452	-59,72
Avanzo di amministrazione	120.636.902	131.659.472	9,14
Avanzo economico	5.329.923	12.226.206	129,39
Patrimonio netto	116.187.104	128.413.310	10,52
Consistenza di cassa al 31 dicembre	141.162.091	151.155.424	7,08

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Nel 2020, nonostante la crisi prodotta dalla pandemia, tutti i saldi principali sono positivi, con eccezione del saldo di parte capitale, e tutti in miglioramento rispetto al precedente esercizio. L'avanzo finanziario nella competenza dell'esercizio è di oltre il triplo e si attesta a 10,5 mln, con un risultato per il corrente di 11,9 mln rettificato da un saldo negativo di parte capitale di 1,4 mln.

L'avanzo di amministrazione è pari al valore di euro 131,7 mln in aumento rispetto all'esercizio precedente (9 per cento sul 2019). La quota vincolata di tale avanzo è di euro 91,17 milioni, per euro 1,3 milioni è destinata al fondo per il trattamento di fine rapporto, per 10,80 milioni al fondo per rischi ed oneri e contenzioso e per euro 79,06 milioni finalizzati alla realizzazione di opere e lavori secondo le previsioni del POT. Al netto di quanto precede rientra nella disponibilità gestionale dell'Ente la parte residua pari a euro 40,49 milioni.

L'avanzo economico è positivo per 12,2 mln anch'esso in forte aumento rispetto all'esercizio precedente (130 per cento).

Il patrimonio netto, alla chiusura dell'esercizio dell'anno 2020 si attesta a euro 128,4 mln con un aumento del 10,5 per cento.

La consistenza di cassa è in aumento rispetto al precedente esercizio ed ammonta a oltre euro 151 mln (euro 141 milioni nel 2019).

Si evidenzia l'ingente massa di residui attivi, per i quali, così come espresso nelle precedenti relazioni e nel parere dei revisori, l'Ente deve accrescere le attività di verifica.

6.2 Entrate accertate e spese impegnate. Dati aggregati

La gestione finanziaria si conclude con un avanzo di competenza di 10,5 mln, in decisa crescita rispetto all'esercizio 2019, grazie all'aumento delle entrate correnti, ma anche per la drastica riduzione delle uscite in conto capitale (da 24,7 mln a 5,8 mln).

La seguente tabella indica i dati aggregati risultanti dai rendiconti finanziari 2019 e 2020.

Tabella 20 - Rendiconto finanziario - dati aggregati

	2019	2020	Δ % '20/'19
Entrate			
Correnti	15.713.092	19.604.237	24,76
In conto capitale	21.277.490	4.400.000	-79,32
Partite di giro	1.549.726	1.477.506	-4,66
Totale entrate	38.540.308	25.481.743	-33,88
Spese			
Correnti	8.947.830	7.736.045	-13,54
In conto capitale	24.677.729	5.769.452	-76,62
Partite di giro	1.549.726	1.477.506	-4,66
Totale spese	35.175.285	14.983.002	-57,40
Avanzo/Disavanzo di competenza	3.365.022	10.498.741	212,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il quadro contabile esposto è in linea con i caratteri sostanziali della gestione esaminata, dei quali rappresenta le criticità, come meglio illustrato di seguito.

6.3 Entrate

La tabella che segue riporta i dati relativi alle entrate dell'ultimo biennio.

Tabella 21 - Rendiconto finanziario - Entrate

Titolo I - Entrate correnti - accertamenti	2019	2020	Δ '20/19	Δ% '20/19
Entrate proprie				
Entrate proprie	12.116.941	13.216.051	1.099.110	9,07
Totale	12.116.941	13.216.051	1.099.110	9,07
Entrate da trasferimenti				
Trasferimenti da Stato	0	2.956.483,96	2.956.484	100
Totale	0	2.956.483,96	2.956.584	100
Altre entrate				
Vendita di beni e servizi	176.033	269.336	93.303	53,00
Redditi e proventi patrimoniali	3.323.521	3.097.961	-225.560	- 6,79
Poste correttive e compensative uscite correnti	94.970	63.943	-31.027	- 32,67
Entrate non classificabili in altre voci	1.627	463	-1.164	- 71,54
Totale	3.596.151	3.431.703	-164.448	- 4,57
Totale entrate correnti	15.713.092	19.604.237	3.891.145	24,76
Titolo II - Entrate in conto capitale				
Trasferimenti dallo Stato	4.777.490	4.400.000	-377.490	-7,9
Trasferimenti da altri Enti	16.500.000		-16.500.000	- 100,00
Totale	21.277.490	4.400.000	-16.877.490	- 79,32
Accensione di prestiti				
Totale entrate in conto capitale	21.277.490	4.400.000	-16.877.490	- 79,32
Totale titoli I - II	36.990.582	24.004.237	-12.986.345	
Totale titolo III - Partite di giro	1.549.726	1.477.506	-72.220	- 4,66
Totale generale Entrate	38.540.308	25.481.743	-13.058.565	- 33,88

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il totale generale delle entrate risulta in aumento del 33,88 per cento sul 2019.

I trasferimenti da Stato di parte corrente pari a 2,95 mln hanno inciso sulle entrate correnti (19,6 mln) per il 15 per cento. Risulta migliorata la velocità di riscossione delle entrate rispetto all'esercizio precedente come pure la velocità di pagamento delle spese correnti. Al riguardo l'Ente ha evidenziato che a fronte di accertamenti di parte corrente pari a 19,6 mln (15,71 nel 2019) risultano riscossioni per 19,32 mln (14,67 mln nel 2019) pari al 98,56 per cento (93,39 per cento nel 2019). A fronte di impegni pari a 7,73 mln risultano pagamenti per 4,68 mln pari al 60 per cento (59 per cento nel 2019).

Le entrate proprie, in particolare, sono composte dai proventi di autorizzazione per operazioni portuali di cui all'art. 16 della l. n. 84 del 1994, dai proventi di autorizzazione di cui all'art. 68 del codice della navigazione, dalla tassa portuale e dalle tasse di ancoraggio regolate dall'art. 1, c. 982 della l. finanziaria 2007. Quest'ultima stabilisce l'attribuzione, a ciascuna autorità

portuale, del gettito della tassa erariale e del gettito delle tasse di ancoraggio a causa della cessazione dell'erogazione dei contributi da parte dello Stato.

Le entrate proprie, ammontanti ad euro 13.216.051 con una percentuale quindi del 68 per cento, comprendono le tasse di ancoraggio per un importo di euro 12.270.469, le tasse sulle merci imbarcate e sbarcate con un importo di euro 764.773, i proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'art.16, legge n. 84 del 1994 per un importo di euro 148.550 ed infine i proventi di autorizzazioni per attività svolte nel porto di cui all'art.68 del codice della navigazione con un importo di euro 32.258.

Tali entrate proprie fanno registrare un aumento del 9 per cento sul 2019 dovuto prevalentemente all'aumento del gettito delle tasse di ancoraggio che passano da 11 mln del 2019 a oltre 12 mln nel 2020. L'Ente ha riferito che al fine di mantenere la concorrenzialità del porto ha disposto la riduzione delle tasse d'ancoraggio anche per l'esercizio 2020, bilanciando le minori entrate con la riduzione delle spese correnti senza incidere sul risultato finanziario di parte corrente.

Le entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi per euro 269 mila registrati nel 2020 sono risultate in aumento rispetto al 2019 (euro 176 mila); i redditi ed i proventi patrimoniali principalmente costituiti da canoni di concessioni delle aree demaniali e delle banchine sono pari a 3,1 mln. Le poste correttive e compensative di uscite correnti concernenti il concorso da parte dello Stato e di altri enti per spese di servizi di manutenzione, illuminazione, pulizia ordinaria, passano da euro 95 mila del 2019 a euro 64 mila nel 2020.

Le entrate in conto capitale risultano in forte riduzione passando dai 21,27 mln del 2019 a 4,4, mln e sono rappresentate da trasferimenti da Stato per il dragaggio del canale portuale. La sensibile differenza di cui trattasi è, peraltro, dovuta all'incremento straordinario subito da questa voce di entrata nell'esercizio 2019 per effetto dell'accertamento di finanziamenti straordinari della Regione Calabria pari a euro 16,5 milioni per i lavori di completamento della banchina di ponente lato nord.

Le partite di giro fanno registrare una diminuzione del 4,66 per cento.

6.4 Spese

La tabella che segue riporta i dati relativi alle spese tratte dal rendiconto finanziario del 2020 posti a raffronto con il 2019.

Tabella 22 - Rendiconto finanziario - Spese

TITOLO I - Uscite correnti	2019	2020	Δ '20/19
Funzionamento			
Oneri per gli organi dell'Ente	319.357	308.991	-3
Oneri per il personale in servizio	2.218.710	2.293.625	3
Uscite per acquisto beni di consumo	538.536	641.468	19
Totale	3.076.603	3.244.084	5
Interventi diversi			
Uscite per prestazioni istituzionali	2.158.945	2.269.181	5
Trasferimenti passivi	191.048	80.616	-58
Poste corrett. compens. entrate correnti	2.000.000	1.648.200	-18
Totale	4.349.993	3.997.998	-8
Oneri comuni			
Oneri finanziari	11	1525	13763,63636
Oneri tributari	1.276.603	176.092	-86
Spese non classificabili in altre voci	244.619	316.346	29
Totale	1.521.233	493.963	-68
Totale			
Totale uscite correnti	8.947.829	7.736.045	-14
TITOLO II - Uscite in conto capitale			
Investimenti			
Acquisizione beni uso durevole-opere immobiliari	24.561.437	5.600.000	-77
Acquisizioni di immobilizzazioni tecniche	83.021	49.272	-41
Indennità anzianità-similari personale cessato da servizio	33.271	120.179	261
Totale	24.677.729	5.769.452	-77
Totale			
Totale uscite in conto capitale	24.677.729	5.769.452	-77
Totale titoli I - II	33.625.558	13.505.496	-60
Totale tit. III - Partite di giro	1.549.726	1.477.506	-5
Totale generale Uscite	35.175.284	14.983.002	-57

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Nel 2020 il totale delle spese, comprese le partite di giro, fa registrare una forte riduzione da 35,17 mln nel 2019 a 14,98 mln nel 2020. In particolare, le spese correnti diminuiscono del 14 per cento sul 2019, mentre - in maniera significativa - quelle in conto capitale, come detto, passano da 24,67 mln nel 2019 a 5,76 mln.

Le spese per gli organi dell'Ente e gli "oneri per il personale in attività di servizio", come ampiamente espresso negli appositi paragrafi, registrano lievi scostamenti rispetto all'esercizio precedente.

6.5 Situazione amministrativa e andamento dei residui

L'avanzo di amministrazione aumenta da euro 120.636.902 ad euro 131.659.472, in crescita del 9,14 per cento, per effetto prevalente dell'avanzo finanziario di competenza pari ad euro 10.498.741. Il totale delle riscossioni nel 2020 presenta un decremento del 23,14 per cento mentre i pagamenti aumentano del 7,34.

Tabella 23 - Situazione amministrativa

RENDICONTO FINANZIARIO	2019	2020	Δ '20/19	Δ% '20/19
Consistenza di cassa all'1.1	122.954.907	141.162.091	18.207.184	14,81
Riscossioni				
- in conto competenza	19.423.879	20.641.443	1.217.564	6,27
- in conto residui	11.909.776	3.441.383	-8.468.394	- 71,10
totale	31.333.655	24.082.826	-7.250.829	- 23,14
Pagamenti				
- in conto competenza	6.800.490	5.998.773	-801.717	- 11,79
- in conto residui	6.325.981	8.090.720	1764738,65	27,90
totale	13.126.471	14.089.493	963021,69	7,34
Consistenza di cassa al 31.12	141.162.091	151.155.424	9.993.333	7,08
Residui attivi				
- degli esercizi precedenti	70.695.406	85.681.068	14.985.662	21,20
- dell'esercizio	19.116.429	4.840.300	-14.276.129	- 74,68
totale	89.811.835	90.521.368	709.533	0,79
Residui passivi				
- degli esercizi precedenti	81.962.229	101.033.091	19.070.862	23,27
- dell'esercizio	28.374.795	8.984.229	-19.390.566	- 68,34
totale	110.337.024	110.017.320	-319.704	- 0,29
Avanzo d'amministrazione	120.636.902	131.659.472	11.022.570,48	9,14

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

La consistenza di cassa, giacente in depositi bancari, a fine 2020 permane elevata (151 mln) in aumento del 7 per cento rispetto al 2019. La ragguardevole consistenza di tali giacenze liquide appare in sé elemento di criticità in punto di sana gestione finanziaria, sintomatica delle difficoltà che l'Ente incontra nell'efficace utilizzo delle risorse a disposizione e nella realizzazione degli investimenti programmati.

La gestione in conto residui, a fine esercizio, evidenzia un ulteriore incremento rispetto al passato delle poste conservate in bilancio, alcune di ingente importo e molto risalenti nel tempo. Considerato che, in un sistema normativo che non ha recepito in modo espreso il principio della competenza finanziaria rinforzata proprio della contabilità armonizzata, le

risorse di parte capitale sono ancora gestite prevalentemente quali residui riaccertati, l'esemplare aumento dei residui sia attivi sia passivi relativi agli anni precedenti appare anch'esso sintomo della detta criticità nella programmazione e nella realizzazione delle opere e dei lavori portuali.

In effetti, nel verbale n. 44 del 22 giugno 2020 il Collegio dei revisori dei conti ha evidenziato che il cospicuo accumulo dei residui attivi è costituito da risorse assegnate e non ancora erogate dal Mims per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, il che si riverbera sulla notevole entità dei residui passivi, connessa al differimento dell'esecuzione delle opere, auspicando un'azione di pungolo ed indirizzo per il miglioramento della gestione anche da parte del Ministero vigilante.

A fronte dei dati in commento, questa Corte non può che ribadire le raccomandazioni già formulate nelle precedenti relazioni, volte a sollecitare una ricognizione puntuale dei finanziamenti assegnati per la realizzazione di opere e lavori, al fine di pianificarne realisticamente e secondo un cronoprogramma ben definito il miglior impiego.

Tale attività di verifica, ad avviso di questa Istituzione di controllo, non può esser disgiunta da un serio riaccertamento delle partite che figurano fra i residui attivi e quelli passivi, per verificare che le stesse siano sostenute da titoli giuridici di perdurante validità e siano, quindi, conservabili in bilancio nel rispetto delle regole contabili che presiedono all'accertamento delle entrate e all'impegno delle spese, poste a beneficio dei postulati di chiarezza ed attendibilità dei conti pubblici. Ciò vale in particolare per i crediti vantati nei confronti dello Stato, anche alla luce di quanto disposto per il bilancio statale dall'art. 34 *bis* della l. n. 196 del 2009.

E' auspicabile, altresì, verificare, in considerazione dell'ingente lasso di tempo trascorso e delle mutazioni che stanno intervenendo a seguito dell'istituzione della nuova AdSP, se le opere da realizzare, a suo tempo programmate, conservino una loro utilità in base ai nuovi assetti del sistema portuale - che quale AdSP ha mutato il territorio geografico di riferimento - e se siano ancora in linea con gli strumenti di pianificazione disponibili, nonché, più in generale, rispondenti agli indirizzi strategici contenuti nel Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), con il Documento pluriennale di pianificazione (DPP) e, da ultimo, nel PNRR. Ciò anche per imprimere accelerazione agli interventi in corso che meritano considerazione prioritaria, con ogni utile iniziativa atta ad assicurare la loro tempestiva ultimazione.

La seguente tabella illustra la consistenza e la variazione dei residui attivi dal 2019 al 2020 i quali, come detto, si confermano di eccessiva entità.

Tabella 24 - Consistenza dei residui attivi

Descrizione	Entrate correnti	Entrate c/capitale	Entrate Part. Giro	Totale
Ammontare dei residui all'1.1.2020	4.425.685	84.960.098	426.052	89.811.835
Riscossi	323.418	3.072.160	45.805	3.441.383
Variazioni	-306.155	-374.197	-9.032	-689.384
a) Residui pregressi da riscuotere al 31.12.2020	3.796.113	81.513.741	371.215	85.681.068
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza es. 2020	281.405	4.400.000	158.895	4.840.300
Totale complessivo a + b	4.077.518	85.913.741	530.110	90.521.368

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il totale dei residui passivi illustrato nella seguente tabella, si attesta a ben 110 milioni di euro, come nel precedente esercizio. L'ammontare rilevante delle partite debitorie deriva, come detto, in massima parte, dal rinvio di lavori per infrastrutture, connessi con la realizzazione delle opere portuali.

Tabella 25 - Consistenza dei residui passivi

Descrizione	Uscite correnti	Uscite c/capitale	Uscite Partite giro	Tot
Ammontare dei residui passivi all'1.1.2020	11.344.301	98.591.420	401.303	110.337.024
Pagati	3.414.705	4.576.814	99.201	8.090.720
Variazioni	-752.551	-423.497	-37.166	-1.213.213
a) Residui pregressi da pagare al 31.12.2020	7.177.045	93.591.109	264.937	101.033.091
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2020	3.087.410	5.643.625	253.194	8.984.229
Totale complessivo a + b	10.264.455	99.234.734	518.131	110.017.320

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Tutto ciò è avvalorato dagli indici riportati nelle seguenti tabelle tratte dalla nota integrativa.

Tabella 26 - Incidenza residui

Descrizione	ANNO 2020		ANNO 2019	
	Importi	Indice Incidenza	Importi	Indice Incidenza
Residui Attivi Finali / Residui Attivi Iniziali	90.521.368,23 / 89.811.835,16	99,22 %	89.811.835,16 / 83.405.708,36	92,87 %
Descrizione	ANNO 2020		ANNO 2019	
	Importi	Indice Incidenza	Importi	Indice Incidenza
Residui Passivi Finali / Residui Passivi Iniziali	110.017.320,06 / 110.337.023,87	99,71 %	110.337.023,87 / 88.614.104,49	80,31 %

Fonte: Ente

Ciò considerato, il suindicato avanzo di amministrazione alla fine del 2020, pari a euro 131 milioni, risulta in aumento per 11 mln rispetto all'esercizio precedente e - come detto - vincolato per euro 91,15 milioni.

L'avanzo di amministrazione libero risulta pari a euro 40,48 milioni.

6.6 Situazione patrimoniale

L'esercizio 2020 registra la crescita del patrimonio netto che passa da 116 mln del 2019 ad oltre euro 128 milioni.

La seguente tabella indica i dati dell'attivo patrimoniale dell'esercizio 2020 in confronto con il 2019.

Tabella 27 - Situazione patrimoniale - Attività

Attività	2019	2020	Δ% '20/19
Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali			
Altre immobilizzazioni	1.704	71	-95,85
Totale	1.704	71	-95,85
Immobilizzazioni materiali			
Terreni e fabbricati e opere portuali	3.713.359	3.537.880	-4,73
Impianti macchinari	589.923	382.908	-35,09
Immobilizzazioni in corso e acconti	7.511.355	8.739.281	16,35
Altri beni	192.377	157.566	-18,10
Totale	12.006.994	12.817.705	6,75
Immobilizzazioni finanziarie con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo			
Partecipazioni in:			
imprese controllate	20.000	20.000	0,00
Totale	20.000	20.000	0,00
Totale immobilizzazioni	12.208.698	12.837.706	5,15
Attivo circolante			
II Residui attivi con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo			
Crediti verso utenti, clienti ecc.	4.104.354	4.077.518	-0,65
Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	85.259.049	85.913.741	0,77
Crediti verso altri	448.432	530.110	18,21
Totale	89.811.835	90.521.368	0,79
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
IV Disponibilità liquide			
Depositi bancari	141.162.091	151.155.424	7,08
Totale	141.162.091	151.155.424	7,08
Totale attivo circolante	230.973.926	254.514.498	10,19
Ratei e risconti			
Totale attività	243.002.624	254.514.498	4,74
Conti d'ordine	5.036.230	5.035.925	-0,01

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il valore del totale delle immobilizzazioni materiali aumenta del 6,75 per cento, tenuto anche conto dell'ammortamento effettuato "in conto" ovvero senza la costituzione di un apposito fondo. La voce di maggiore incidenza, con variazione significativa e che merita maggior attenzione, è quella delle "immobilizzazioni in corso e acconti" che comprende i costi sostenuti dall'Ente per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali non ancora finite, voce ulteriormente in crescita che si attesta a 8,7 milioni di euro nel 2020 (aumento del 16,35 per cento). Gli impianti e macchinari nel 2020 fanno registrare una diminuzione del 35 per cento (da 589 mila euro a euro 383 mila). Le immobilizzazioni finanziarie pari a 20 mila euro corrispondono alle quote versate dall'Ente quale socio unico per la costituzione della Gioia Tauro Port Security S.r.l. e della Gioia Tauro Port Agency S.r.l.. La voce che concorre maggiormente al totale è quella relativa ai "crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici" con importo di quasi 86 mln. Le componenti dei residui attivi di competenza sono costituite, fra l'altro, dalle somme da riscuotere per canoni demaniali per euro 253.633, trasferimenti dello Stato per progettazione per euro 4,4 milioni. Il totale dell'Attivo circolante, composto dalle voci "residui attivi con separata indicazione" e "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni", oltre alle disponibilità liquide che pesano per oltre il 50 per cento del totale, fa registrare nel 2019 un aumento del 10,19 per cento. L'importante liquidità, come già sottolineato, non è indice di buon andamento. I saldi delle disponibilità del conto corrente al 31 dicembre sono stati regolarmente verificati dal Collegio dei revisori e riconciliati con le risultanze contabili. Il servizio di tesoreria, da più esercizi in regime di proroga, è stato affidato il 21 aprile 2021.

Nella seguente tabella è rappresentato il passivo patrimoniale del 2020 in confronto con quello del 2019.

Tabella 28 - Situazione patrimoniale - Passività

Passività	2019	2020	Δ% '20/19
Patrimonio netto			
I Fondo di dotazione	110.857.182	116.187.105	4,81
VIII Avanzi-disavanzi portati a nuovo	5.329.922	12.226.255	129,39
Totale patrimonio netto	116.187.104	128.413.310	10,52
Fondi per rischi ed oneri			
Per altri rischi ed oneri	10.800.224	10.800.224	0,00
Totale fondo per rischi ed oneri	10.800.224	10.800.224	0,00
Trattamento di fine rapporto	1.294.038	1.307.528	1,04
Residui passivi con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo per raccordo con il finanziario			
debiti verso fornitori	831.185	1.004.021	20,79
debiti tributari	47.360	34.784	-26,55
debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	51.597	60.273	16,81
debiti verso iscritti, soci, e terzi per prestazioni dovute	640.812	700.871	9,37
debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	91.772.062	90.589.530	-1,29
debiti diversi	16.994.308	17.627.842	3,73
Totale debiti	110.337.024	110.017.320	-0,29
Ratei e risconti			
risconti passivi	4.384.234	3.976.115	-9,31
Totale ratei e risconti	4.384.234	3.976.115	-9,31
Totale passivo e netto	243.002.624	254.514.498	4,74
Conti d'ordine	5.036.230	5.035.925	-0,01

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

Il patrimonio netto, come detto, aumenta nel 2020 da euro 116,2 a euro 128,4 mln. L'incremento è dovuto al saldo positivo presente nel conto economico inserito nella voce dell'avanzo economico portato a nuovo.

Vi sono somme vincolate al fondo rischi ed oneri per il rischio da contenzioso istituito a seguito della richiesta del Mit⁴ (ora Mims) che muoveva da quanto evidenziato da questa Corte nei pregressi esercizi; tale fondo è uguale al precedente esercizio ed assomma ad euro 10.800.224 (uguale valore risulta vincolato nell'avanzo di amministrazione). Si raccomanda, comunque, all'Ente la verifica costante della congruità degli importi accantonati a fondo rischi, specialmente per i crediti ed il contenzioso.

Si ribadisce l'esigenza di prevedere specifici accantonamenti in un fondo crediti di dubbia esigibilità stimati in relazione ai crediti presenti nei residui in ragione della loro natura e dell'andamento nei precedenti esercizi, al fine di neutralizzare i rischi di dubbia e difficile esazione.

⁴ Nota Mit prot. 16586 del 20 giugno 2018.

L'accantonamento nell'apposito fondo del trattamento di fine rapporto, come stabilito dal vigente regolamento di contabilità dell'Ente, aumenta dell'1 per cento nel 2020.

I debiti sono in linea con il precedente esercizio in prevalenza riflettono gli stati di avanzamento dei lavori i cui finanziamenti sono stati originariamente concessi.

In particolare i debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici, pari ad euro 90.589.529,61, riguardano prevalentemente i seguenti impegni per opere portuali: per euro 1.412.428,39 le somme di finanziamento con d.m. 2 maggio 2001; per euro 2.955.046,21 con d.m. 3 giugno 04; per euro 10.604.635,17 con delibera CIPE n. 89 del 13 novembre 2003; per euro 13.731.656,09 con d.m. n. 118T del 2 settembre 2008; per euro 7.511.232,05 con d.m. n. 28T del 29 gennaio 2008; per euro 18.118.236,90 in base all'Accordo di programma quadro del 28 settembre 2010; per euro 13.393.971,27 relativi al fondo perequativo art. 1 comma 983 legge 27 dicembre 2006 n.296; per euro 5.110.492,05 relativi al fondo *ex* art. 18 bis della legge n. 84 del 94; euro 16.474.974,84 quale finanziamento della Regione Calabria; euro 1.230.058,58 quale trasferimento da parte dello Stato per la progettazione. L'Ente comunica che tali debiti saranno estinti secondo gli *"stati di avanzamento lavori per i quali i finanziamenti cui fanno riferimento, sono stati originariamente concessi"*. Tale elenco rappresenta chiaramente le criticità suindicate in materia di realizzazione delle opere.

Tra i debiti diversi, pari a euro 17,62 milioni nel 2020, risultano debiti per rimborsi di tasse di ancoraggio per oltre euro 6,9 milioni (7,75 milioni nel 2019).

Nei risconti passivi risultano iscritte somme per euro 3,97 milioni (4,38 milioni nel 2019) quali quote di ricavi che, pur essendo di competenza di altri esercizi, hanno avuto la loro manifestazione numeraria nel corso dell'esercizio 2020 e si riferiscono al valore dei beni residui da ammortizzare che compongono il complesso immobiliare *ex* Isotta Fraschini. L'Ente ha precisato che in tal modo ha inteso dare attuazione a quanto richiesto dall'allora Mit, nota demi-1852 del 2002, considerando i contributi riconosciuti per l'acquisto del complesso immobiliare *ex* Isotta-Fraschini come dei contributi erogati in conto impianti. Contributi imputabili per la parte corrispondente alla quota di ammortamento dell'esercizio nei ricavi del conto economico, rinviati per competenza agli esercizi successivi con l'iscrizione nello stato patrimoniale di risconti passivi per il valore residuo dei beni ancora da ammortizzare.

6.7 Conto economico

La tabella n. 29 contiene i dati di conto economico dell'esercizio 2020 in confronto quelli del precedente esercizio.

Tabella 29 - Conto economico

	2019	2020	Δ '20/19	Δ% '20/19
A) Valore della produzione				
proventi e corr. per la produzione delle prestazioni e servizi	15.713.077	19.604.205	3.891.128	25
altri ricavi e proventi di competenza dell'esercizio	408.118	408.118	0	0
Totale valore della produzione (A)	16.121.195	20.012.323	3.891.128	24
B) Costi della produzione				
per servizi	538.536	641.468	102.932	19
per il personale	2.350.221	2.427.293	77.072	3
spese per gli Organi istituzionali	319.358	308.991	-10.367	-3
ammortamenti e svalutazioni	436.590	440.266	3.676	1
accantonamenti per rischi	800.224	0	-800.224	-100
oneri diversi di gestione	5.710.719	4.318.745	-1.391.974	-24
Totale costi della produzione (B)	10.155.648	8.136.763	-2.018.885	-20
Differenza tra valore e costo della produzione (A-B)	5.965.548	11.875.560	5.910.012	99
C) Proventi e oneri finanziari				
altri proventi finanziari	14	32	18	129
interessi ed oneri finanziari	11	1.525	1.514	n.r.
Totale proventi e oneri finanziari (C)	3	- 1.493	-1.490	n.r.
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	-500	0	500	100
Totale rettifiche di valore (D)	-500	0	500	100
E) Proventi e oneri straordinari				
sopravvenienze attive-insussistenze passive da gestione residui	325.895	1.213.213	887.318	272
sopravvenienze passive-insussistenze dell'attivo da gest. residui	800.526	689.384	-111.142	-14
Totale delle partite straordinarie (E)	-474.631	523.829	998.460	210
Risultato prima delle imposte (A-B+C+D+E)	5.490.419	12.397.897	6.907.478	126
Imposte dell'esercizio	160.496	171.691	11.195	7
Avanzo economico	5.329.923	12.226.205	6.896.282	129

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Ente

L'Ente chiude la gestione 2020 con un avanzo economico di poco superiore a 12 mln in aumento sensibile rispetto all'esercizio precedente (5,3 mln), con sopravvenienze attive legate alla gestione dei residui per oltre 523 mila euro.

I ricavi aumentano di circa 4 mln, l'aumento è registrato nella voce "proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e servizi", che risultano essere quelli di maggior peso sul totale e riguarda i canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine, i proventi delle autorizzazioni alle operazioni portuali, il gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate, i contributi da Stato e da altri organismi pubblici e le tasse di ancoraggio. La voce "altri ricavi", uguale all'esercizio precedente, è riferita alla quota annua del contributo per l'acquisizione del

complesso immobiliare ex Isotta Fraschini, come spiegato nel commento allo stato patrimoniale.

I costi diminuiscono di circa 2 mln venendo, però, meno l'accantonamento per rischi di 800 mila euro effettuato nel 2019 avendo l'Ente ritenuto capiente quanto precedentemente appostato nel passivo patrimoniale. In lieve aumento i costi per servizi e per il personale. Diminuiscono di circa 1,4 mln gli oneri diversi di gestione.

Il risultato operativo è positivo per 11,87 mln, circa il doppio del precedente esercizio.

Al riguardo si rileva che l'indice di tempestività dei pagamenti è di -8,167 a significare che l'Ente è in grado di far fronte alle obbligazioni assunte mediamente con 8 giorni di anticipo rispetto alla scadenza.

Il totale delle partite straordinarie, di cui si è detto, fa registrare un saldo per euro 524 mila derivante dalla differenza tra le sopravvenienze attive per 1,2 mln e passive per euro 690 mila.

6.8 Partecipazioni societarie

L'AP, al fine di garantire la sicurezza del porto, al tempo ha costituito, ai sensi dell'art.6 c.11 della l. n. 84 del 1994, e del d.m. 15 settembre 2009, n.154 (Regolamento recante disposizioni per i servizi di sicurezza sussidiaria nell'ambito dei porti) una società di cui è socio unico, denominata Gioia Tauro Port Security S.r.l. che si occupa della gestione e del controllo degli accessi al varco portuale e i cui rapporti con l'Ente sono disciplinati da apposito contratto di servizio, piuttosto risalente nel tempo, sottoscritto il 9 marzo 2009 che andrebbe aggiornato. Il valore della partecipazione al 31 dicembre 2019 è di euro 10.000.

L'Ente ha affermato di procedere al monitoraggio dell'efficienza e dell'economicità della Gioia Tauro Port Security S.r.l. in relazione all'osservanza delle disposizioni impartite nell'esercizio del controllo analogo effettuato sulla stessa con direttive ed indicazioni, esercitando nei confronti della Gioia Tauro Port Security s.r.l. poteri di indirizzo, coordinamento, influenza e di controllo di intensità paragonabile agli analoghi poteri nei confronti delle proprie strutture interne. Nello specifico, in sede assembleare, l'Autorità Portuale, socio unico, declina gli obiettivi della stessa; la modalità di esercizio del servizio, gli schemi di bilancio previsionale e consuntivo. Per l'acquisto di servizi e forniture l'Ente ha comunicato il ricorso al Me.Pa. Il costo del personale rappresenta l'80 per cento dei costi totali.

L'AP ha voluto evidenziare che *“la società oltre a garantire fino ad oggi un equilibrio di fondo nella gestione economica e finanziaria non presenta esposizioni debitorie rilevanti né verso fornitori né verso istituti previdenziali e/o agenzia delle entrate; la società, sempre a garanzia di una situazione di solidità finanziaria, ha accantonato i fondi relativi al trattamento di fine rapporto dei propri dipendenti, garantendo, anche in questo caso, una capacità finanziaria nel breve e nel lungo periodo sufficiente ad affrontare in totale autonomia eventi relativi al personale. Ad oggi non ci sono motivi oggettivi e fondati per ritenere che questa situazione di equilibrio gestionale possa venir meno in futuro.”*

L'esercizio 2020 della Gioia Tauro Port Security S.r.l. si è chiuso con un avanzo economico di euro 3.146 in aumento rispetto al 2019 (euro 1.192). Il valore della produzione passa da euro 909.172 euro nel 2019 a 981.338 nel 2020 principalmente a causa della crescita dei ricavi da vendite delle prestazioni da euro 907.754 a 970.344 tutti riferiti a corrispettivi erogati verso l'AdSP, non svolgendo la società alcuna attività per altri committenti. I costi della produzione aumentano anch'essi nel 2020 passando da euro 802.166 a 970.493. Il patrimonio netto passa da euro 31.372 del 2019 a 34.518 del 2020.

Come espresso in precedenti relazioni, nel 2016 è stato avviato un intervento straordinario per l'area del Porto di Gioia Tauro finalizzato al mantenimento dei livelli occupazionali e l'AP, ai sensi dell'art. 4 del d.l. 29 dicembre 2016 n. 243 convertito con modificazioni dalla l. 27 febbraio 2017 n. 18, al tempo ha costituito, per un periodo massimo di trentasei mesi, la Gioia Tauro Port Agency s.r.l. con un capitale sociale di 10 mila euro, avente lo scopo di supportare la ricollocazione dei lavoratori in esubero della principale società terminalista anche attraverso la somministrazione del lavoro in porto e attività di formazione professionale. Si tratta di lavoratori che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali. Le attività della nuova società sono svolte avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nei bilanci dell'Ente. Ai lavoratori della filiera del *transshipment* licenziati dalla sopraindicata società terminalista, regolarmente iscritti, dal 1° agosto 2017, negli elenchi detenuti della Port Agency, è stata riconosciuta dall'INPS, in ragione della dichiarata disponibilità all'avviamento al lavoro e per un massimo di 26 giornate mensili, un'indennità di mancato avviamento (IMA)⁵ nel limite delle risorse aggiuntive, pari a 18.144.000 euro per il 2017, 14.112.000 euro per il 2018 e

⁵ Di cui al c. 2 dell'art. 3 della l. 28 giugno 2012, n. 92.

8.064.000 euro per il 2019. A tali oneri si provvede attraverso le risorse comunitarie del Fondo sociale per occupazione e formazione.

I lavoratori in attesa di impiego, iscritti nel primo semestre del 2021 sono circa un centinaio. L'Ente sta predisponendo, di concerto con la Regione Calabria, un piano di formazione professionale mirato ad agevolare la qualificazione e la specializzazione per gli iscritti nei settori per i quali è richiesta forza lavoro dalle imprese portuali e dai terminalisti.

Il bilancio di esercizio 2020 della Gioia Port Agency S.r.l. si è chiuso con un pareggio economico analogamente a quanto avvenuto nell'esercizio precedente. Per quanto riguarda i ricavi il valore della produzione, costituito interamente dal contributo pubblico alle spese di gestione della società, passa da 41 mila euro nel 2019 a euro 42 mila nel 2020. I costi della produzione aumentano anch'essi nel 2020 passando da 41 mila euro nel 2019 a 42 mila euro nel 2020 e sono costituiti principalmente dai compensi dell'Amministratore unico, del Revisore, della società che gestisce la *privacy*.

Il patrimonio netto rimane immutato a 10.000 euro nel 2020.

Con decreto n. 157 del 2020, il Commissario straordinario ha adottato il Piano di ricognizione delle partecipazioni societarie, che è stato pubblicato nell'apposita sezione del sito *internet* istituzionale dell'AP medesima ed inviato al Mef e a questa competente Sezione.

Il Piano, valutate tutte le ulteriori condizioni, ai sensi dell'art. 20 comma 2 del TUSP, prevede il mantenimento delle partecipazioni nella Port Agency e nella Gioia Tauro Port Security.

Con riferimento alla Port Agency, attesa l'eccezionalità e temporaneità di siffatta partecipazione, l'AP si era impegnata all'esito dei trentasei mesi previsti dalla norma istitutiva e dallo statuto e dell'atto costitutivo - termine prorogato al dicembre 2021 - a attuare ogni opportuna azione prevista dalla normativa vigente, nonché dall'art.4 del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243 convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18.

Per la Gioia Tauro Port Security S.r.l., che rientra tra quelle costituite per lo svolgimento di attività di produzione di un servizio, è stata ritenuta strettamente necessaria per il perseguimento delle finalità istituzionali dell'Autorità portuale (ai sensi dell'art. 4 c. 1 d. lgs. n. 175 del 2016, dell'art.6, c. 6, della l. n. 84 del 1994, dell'art. 3 del d.m. 15 settembre 2009, n. 154), trattandosi di società preposta a specifica attività, ritenuta strumentale e necessaria al perseguimento in materia di effettuazione dei servizi di sicurezza portuale.

6.9 Contenzioso

Nel corso del 2020 il contenzioso è stato curato dall'ufficio legale interno e dall'Avvocatura dello Stato.

Quanto agli aggiornamenti sullo stato del contenzioso l'Ente ha comunicato, in maniera circostanziata, una serie nutrita di ricorsi fra cui alcuni per danni ed un gran numero per questioni legate alle concessioni demaniali. Dalla lettura dei titoli dei ricorsi attivati contro l'Ente appare anche lo sforzo amministrativo di ricondurre nella piena trasparenza e legalità la gestione delle diverse tipologie di concessione per le quali questa Corte rinnova la raccomandazione al rispetto delle regole di mercato ed alla garanzia della certezza degli introiti.

In tema di determinazione del canone, infatti, sono ancora in via di definizione i contenziosi con diversi concessionari nei confronti dei quali risultato debiti parziali e totali di quanto dovuto.

L'accantonamento precauzionale al fondo rischi dello stato patrimoniale, ritenuto dall'Ente congruo al punto di non aver accantonato nulla nell'esercizio in osservazione, è superiore a 10 mln.

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità portuale di Gioia Tauro è stata istituita con il d.p.r. 18 luglio 1998; il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente ha operato è costituito dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 come modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, nonché dalle altre disposizioni di interesse per il settore dei porti. Giova evidenziare che l'art. 6 della l. n. 84 del 1994, sostituito dall'art.7, comma 1, del d.lgs. n.169 del 2016 e ulteriormente modificato dall'art. 22 *bis* della legge 17 dicembre 2018, n. 136, ha istituito l'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio. La disposizione da ultimo indicata ha anche aggiunto al già menzionato comma 1 dell'art 6 della l. n. 84 del 1994, la lett. q *bis*), relativa all'istituzione della sedicesima AdSP dello Stretto.

L'elevata specializzazione nel *transshipment* ha consentito al Porto di Gioia Tauro di diventare sempre di più snodo strategico nel traffico di merce trasportata a mezzo *container* nel Mediterraneo. Nel 2020 a livello nazionale il traffico di *container* si è attestato a 10.687.148 (10.770.017 TEU nel 2019) suddivisi in 6.614.306 TEU (7.197.975 TEU nel 2019) da *gateway* e 4.072.842 (3.572.042 TEU nel 2019) in *transshipment* (pari al 30 per cento del totale). In tale quadro il porto di Gioia Tauro si conferma porto *leader* nel segmento di mercato del *transshipment* con una movimentazione di 3.193.364 (2.522.876 nel 2019) TEU pari al 78 per cento (70 per cento nel 2019) del totale nazionale. Per quanto concerne Gioia Tauro, nonostante la riduzione della circolazione di merci a livello mondiale per effetto dell'emergenza sanitaria, l'andamento del 2020 conferma la fase di rilancio dell'infrastruttura, in atto dalla seconda metà del 2019.

Per quanto concerne la *governance*, dopo una gestione commissariale durata oltre sei anni, il Commissario straordinario, con decreto del Ministro delle infrastrutture della mobilità sostenibili del 18 giugno 2021, è stato nominato Presidente del nuovo ente "Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio". In tal modo, come più volte raccomandato dalla Corte, si completa la riforma portuale nazionale con la sedicesima AdSP ricomprendente i porti di: Gioia Tauro, Taureana di Palmi, Crotona, Corigliano Calabro e lo scalo di Vibo Marina. Il totale complessivo della spesa per gli organi è in diminuzione del 3,25 per cento rispetto all'esercizio 2019 attestandosi a euro 309 mila.

In ordine alla consistenza di personale alla fine del 2020, risultavano in servizio 23 unità di cui, in particolare, 4 dirigenti, 3 quadri e 16 impiegati di vari livelli; al riguardo l'Ente ha

evidenziato carenze nella dotazione di personale – sensibili in ragione delle prospettive di sviluppo della nuova AdSP - tali da non assicurare la migliore gestione amministrativa delle attività. In data 18 ottobre 2021 il Mims ha espresso parere favorevole alla proposta di nuova dotazione organica avanzata dall'Ente in vista dei nuovi compiti e della nuova conformazione territoriale dell'AdSP, con una composizione complessiva di 80 unità oltre al Segretario generale, ritenendola *“compatibile con i compiti dell'Ente”* e purché *“la copertura totale dei posti sia effettuata con gradualità in relazione alle risorse finanziarie”*. Si prende atto che, anche a seguito dei rilievi mossi dalla Corte nei precedenti referti è stato adottato il piano triennale dei fabbisogni di personale – PTFP (delibera del Comitato Portuale n. 147 del 22 dicembre 2020) e approvata, da ultimo, la modifica del regolamento per il reclutamento del personale (delibera del Comitato Portuale n. 148 del 24 marzo 2021).

Al personale dipendente è stato applicato il c.c.n.l. dei lavoratori dei porti per le annualità 2016-2018, recepito con la deliberazione del Comitato portuale n. 97 del 2016. La contrattazione a livello di Ente non è ancora ripresa ed è ancora vigente l'accordo sottoscritto il 9 gennaio 2006. Il costo del personale risulta in aumento rispetto al 2019 del 3,28 per cento ed è pari ad euro 2.427.293.

Il piano regolatore portuale (PRP) di Gioia Tauro non è ancora stato approvato a causa della mancanza dei prescritti pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del dipartimento politiche dell'ambiente della Regione Calabria. Anche i PRP dei porti di Crotona e Corigliano Calabro, per carenza dell'espressione dei pareri degli enti territoriali (Comune e Camera di Commercio) non risultano approvati. Come espresso nelle precedenti relazioni, si ribadisce che il PRP costituisce strumento fondamentale per la corretta pianificazione dello sviluppo strutturale dell'ambito portuale: non è, quindi, più rinviabile la sua adozione.

L'Ente ha adottato il regolamento per l'utilizzo delle aree e dei beni appartenenti al demanio marittimo i cui elementi qualificanti sono la informatizzazione e digitalizzazione delle procedure e l'interconnessione con il Sistema informativo demanio (SID) che dovrebbe avere riflessi positivi sull'organizzazione amministrativa del catasto marittimo, anche a scopi fiscali. Per l'anno in osservazione il pagamento dei canoni demaniali, a causa dell'emergenza sanitaria, è stato posticipato al 31 ottobre ed al 30 novembre, senza applicazione di interessi.

I dati relativi all'accertamento dei canoni demaniali nell'anno in osservazione sono in lieve diminuzione attestandosi a 3 milioni (3,3 milioni di euro nel 2019). Al contempo, però, si

osserva un miglioramento della capacità di riscossione dell'Ente, che passa da una percentuale del 72 per cento nel 2019 al 92 per cento del 2020.

I lavori inclusi nel POT, fra cui quelli di grande infrastrutturazione in corso di realizzazione finanziati con fondi Mims e con il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 evidenziano un generalizzato ritardo rispetto alla data di fine lavori prevista all'atto dell'assegnazione.

Strategico per il porto è la realizzazione e la messa in operatività del *gateway* ferroviario che unendosi all'elevata specializzazione nel *transshipment* sta consentendo al Porto di Gioia Tauro di diventare uno snodo determinante nel traffico di merce trasportata a mezzo *container* nel Mediterraneo confermandosi anche nel 2020 porto *leader* nel mercato del *transshipment*.

Con d.p.c.m. 11 maggio 2018, emanato ai sensi dell'articolo 4, comma 5 del d.l. n. 91 del 2017 è stata istituita la Zona economica speciale della Regione Calabria che trova la sua collocazione presso le aree retrostanti il porto di Gioia Tauro ricomprendendo anche aree territorialmente non ad esso adiacenti ma ad esso collegate da un nesso economico funzionale.

Con decreto del Presidente della Repubblica 8 ottobre 2020 è stata nominato ai sensi dell'art. 11 della legge n. 400 del 1988 quale presidente del Comitato di indirizzo per l'amministrazione dell'area ZES nella regione Calabria, il Commissario straordinario del porto.

I ritardi nel concreto avvio della ZES sono ancora di natura burocratica – amministrativa al punto che, ad avviso dell'Ente, rendono complicatissimo, in assenza della previsione normativa di uno specifico e speciale "procedimento ZES", poter addivenire in tempi rapidi alla realizzazione di nuovi insediamenti. Si raccomanda il più celere impegno per dare concreta vita alla ZES del Porto, che potrebbe assicurare un nuovo prezioso volano commerciale al porto ed a tutto il Paese.

Per quanto attiene alle informazioni più strettamente contabili, nel 2020, nonostante la crisi prodotta dalla pandemia, tutti i saldi principali sono positivi, con eccezione del saldo di parte capitale, e tutti in miglioramento rispetto al precedente esercizio.

L'avanzo finanziario nella competenza dell'esercizio è oltre il triplo del 2019 e si attesta a 10,5 mln, con un risultato parte corrente di 11,9 mln rettificato da un saldo negativo parte capitale di 1,4 mln.

L'avanzo di amministrazione è pari al valore di euro 131,7 mln in aumento rispetto all'esercizio precedente (9 per cento sul 2019). La quota vincolata di tale avanzo è di euro 91,17 milioni, per

euro 1,3 milioni è destinata al fondo per il trattamento di fine rapporto, per 10,80 milioni al fondo per rischi ed oneri e contenzioso e per euro 79,06 milioni finalizzati alla realizzazione di opere e lavori secondo le previsioni del POT. Al netto di quanto precede rientra nella disponibilità gestionale dell'Ente la parte residua pari a euro 40,49 milioni.

L'avanzo economico è positivo per 12,2 mln anch'esso in forte aumento rispetto all'esercizio precedente (130 per cento).

Il patrimonio netto, alla chiusura dell'esercizio dell'anno 2020 si attesta a euro 128,4 mln con un aumento del 10,5 per cento.

La consistenza di cassa è in aumento rispetto al precedente esercizio ed ammonta a oltre euro 151 mln (euro 141 milioni nel 2019).

Considerato che in un sistema normativo che non ha recepito in modo espresso il principio della competenza finanziaria rinforzata proprio della contabilità armonizzata, le risorse di parte capitale sono ancora gestite prevalentemente quali residui riaccertati, l'esemplare aumento dei residui sia attivi sia passivi relativi agli anni precedenti appare anch'esso sintomo della detta criticità nella programmazione e nella realizzazione delle opere e dei lavori portuali. Si rinnova la raccomandazione già espressa nelle precedenti relazioni affinché si definisca l'effettivo incasso dei finanziamenti in conto capitale per avviare o completare le opere programmate, auspicando un'azione di pungolo ed indirizzo in tal senso anche da parte del Ministero vigilante. Per il futuro si ravvisa l'esigenza di adottare uno strumento di pianificazione che, con maggior chiarezza, includa, in un cronoprogramma raccordato con le risorse di bilancio, le opere già programmate allo stato dell'arte, unitamente a quelle future. Ciò a fini di trasparenza e rendicontazione dello stato di attuazione delle opere da realizzare. Tale attività di verifica, ad avviso di questa Istituzione di controllo, non può esser disgiunta da un serio riaccertamento delle partite che figurano fra i residui attivi e quelli passivi, per verificare che le stesse siano sostenute da titoli giuridici di perdurante validità e siano, quindi, conservabili in bilancio nel rispetto delle regole contabili che presiedono all'accertamento delle entrate e all'impegno delle spese, poste a beneficio dei postulati di chiarezza ed attendibilità dei conti pubblici. Ciò vale in particolare per i crediti vantati nei confronti dello Stato, anche alla luce di quanto disposto per il bilancio statale dall'art. 34 *bis* della l. n. 196 del 2009.

Si dovrà, altresì, verificare, in considerazione dell'ingente lasso di tempo trascorso e delle mutazioni che stanno intervenendo a seguito dell'istituzione della nuova AdSP, se le opere da

realizzare, a suo tempo programmate, siano ancora in linea con i vigenti strumenti di pianificazione del porto – che quale AdSP ha mutato il suo territorio geografico - e, più in generale, con le previsioni del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), con il Documento pluriennale di pianificazione (DPP) e, in caso di riscontro positivo, a realizzare ogni utile iniziativa atta ad assicurare la loro tempestiva ultimazione.

Questa Corte ritiene non più rinviabile la omogeneizzazione delle regole e procedure contabili in linea con le previsioni del d.lgs. n. 91 del 2011 in tema di armonizzazione della contabilità pubblica.

L'Ente ha due società partecipate. La sicurezza del porto è affidata ad una società di cui è socio unico, denominata Gioia Tauro Port Security S.r.l. che si occupa della gestione e del controllo degli accessi al varco portuale e i cui rapporti con l'Ente sono disciplinati da apposito contratto di servizio, piuttosto risalente nel tempo, sottoscritto il 9 marzo 2009 che andrebbe aggiornato. Nel 2016 è stato avviato un intervento straordinario per l'area del Porto di Gioia Tauro finalizzato al mantenimento dei livelli occupazionali e l'AP, ai sensi dell'art. 4 del d.l. 29 dicembre 2016 n. 243 convertito con modificazioni dalla l. 27 febbraio 2017 n. 18, ha costituito, per un periodo massimo di trentasei mesi, la Gioia Tauro Port Agency s.r.l., avente lo scopo di supportare la ricollocazione dei lavoratori in esubero della principale società terminalista anche attraverso la somministrazione del lavoro in porto e attività di formazione professionale.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

