



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**

| 2017 |

Determinazione del 20 dicembre 2018, n. 133



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

2017

Relatore: Consigliere Marco Villani

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

Determinazione n. 133/2018



## CORTE DEI CONTI

### SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 20 dicembre 2018;

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

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

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante il riordino della legislazione in materia portuale ed in particolare l'art. 6, commi 1 e 8, con i quali è stata disposta l'istituzione delle Autorità in porti già sedi di enti o consorzi portuali ed è stata altresì prevista la possibilità di istituire nuove Autorità in porti con significativo traffico di merci;

visto l'art. 6, c. 4, della l. n. 84 del 1994, come sostituito con l'art. 8-bis, c. 1, lettera c) del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla l. 27 febbraio 1998, n. 30, che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali al controllo della Corte dei conti;

vista la determinazione n. 27 del 21 maggio 1996 relativa alla individuazione degli adempimenti cui sono tenute le autorità portuali nei confronti della Corte dei conti;

visto il d.p.r. 18 luglio 1998 con il quale è stata istituita l'Autorità portuale (AP) di Gioia Tauro;

vista la determinazione n. 21 del 20 marzo 1998 con la quale si è deliberato che, a seguito della legge 27 febbraio 1998 n. 30 di conversione con modificazioni del decreto-legge 30 dicembre 1997 n. 457, il controllo sulle Autorità portuali è esercitato in conformità degli artt. 2, 7 e 8 della legge 31 marzo 1958 n. 259;

vista la determinazione n. 31 del 27 aprile 1999 con la quale sono state stabilite le modalità di esecuzione degli adempimenti dalle suddette leggi prescritti;



## CORTE DEI CONTI

---

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

visti, in particolare, l'art. 7 del richiamato d.lgs. n. 169 del 2016 che istituisce l'AdSP del Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto e l'art. 22 del medesimo d.lgs. n. 169 del 2016, che dispone che gli organi delle soppresse Autorità portuali restano in carica sino all'insediamento dei nuovi organi dell'AdSP e che l'AdSP del Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto "subentra all'AP cessata nella proprietà e nel possesso dei beni ed in tutti i rapporti giuridici in corso".

visto il conto consuntivo dell'AP suddetta, relativo all'esercizio 2017, nonché l'annessa relazione del Commissario straordinario e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 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'AP di Gioia Tauro per l'esercizio 2017;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del bilancio d'esercizio - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;



# CORTE DEI CONTI

---

P.Q.M.

comunica alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2017 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

ESTENSORE

*Marco Villani*

PRESIDENTE

*Enrica Laterza*

Depositata in segreteria il 9 gennaio 2019





# SOMMARIO

PREMESSA .....	1
1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO .....	2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO .....	5
3. PERSONALE .....	7
3.1 Assetto organizzativo.....	7
3.2 Dotazione organica e personale in servizio .....	8
3.3 Costituzione del rapporto di lavoro del personale dipendente.....	9
3.4 Spesa del personale .....	10
3.5 Trasparenza e valutazione della “performance amministrativa” .....	12
3.6 Anagrafe delle prestazioni .....	14
3.7 Collaborazioni esterne e consulenze.....	14
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE .....	16
4.1 Piano regolatore portuale (PRP) .....	16
4.2 Piano operativo triennale (POT).....	17
4.3 Programma triennale delle Opere (PTO) .....	18
5. ATTIVITÀ .....	19
5.1 Gestione del demanio portuale.....	21
5.2 Servizi ausiliari di interesse generale.....	26
5.3 Operazioni portuali e altre attività commerciali ed industriali .....	28
5.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali ed opere di grande infrastrutturazione.....	30
5.5 Spese per prestazioni istituzionali.....	36
5.6 Traffico portuale .....	37
5.7 La Zona ad economia speciale .....	39
6. RISULTATI DELLA GESTIONE .....	41
6.1 Dati significativi della gestione.....	42
6.2 Entrate accertate e spese impegnate. Dati aggregati .....	44
6.3 Entrate .....	45
6.4 Spese .....	47
6.5 Situazione amministrativa e andamento dei residui.....	48

6.6 Situazione patrimoniale .....	52
6.7 Conto economico.....	56
6.8 Partecipazioni societarie .....	57
6.9 Contenzioso .....	60
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE .....	62

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1. Spese per gli organi .....	6
Tabella 2. Assetto organizzativo.....	7
Tabella 3. Pianta organica e consistenza del personale .....	8
Tabella 4. Personale dipendente per fasce di età.....	8
Tabella 5. Spese per il personale .....	11
Tabella 6. Incidenza spesa del personale su entrate e uscite correnti. ....	12
Tabella 7. Costo medio unitario per posizioni professionali, 2017.....	12
Tabella 8. Premi produttività erogati.....	13
Tabella 9. Piano triennale opere pubbliche - Quadro risorse disponibili.....	19
Tabella 10. Andamento dei canoni demaniali .....	24
Tabella 11. Rapporto tra canoni demaniali ed entrate correnti.....	25
Tabella 12. Numero massimo autorizzazioni per operazioni servizi portuali. ....	29
Tabella 13. Lavori manutenzione ordinaria e straordinaria 2017 .....	30
Tabella 14. Lavori di grande infrastrutturazione al 31 dicembre 2017 .....	32
Tabella 15. Opere finanziate con fondi comunitari (2014-2020).....	34
Tabella 16. Uscite per erogazione servizi generali e attività promozionali.....	36
Tabella 17. Movimentazione merci .....	39
Tabella 18. Risultati della gestione con variazioni percentuali .....	42
Tabella 19. Rendiconto finanziario - dati aggregati .....	44
Tabella 20. Rendiconto finanziario - Entrate .....	45
Tabella 21. Rendiconto finanziario - Spese .....	47
Tabella 22. Situazione amministrativa.....	48
Tabella 23. Consistenza dei residui attivi.....	50
Tabella 24. Consistenza dei residui passivi.....	51
Tabella 25. Situazione patrimoniale - Attività .....	52
Tabella 26. Situazione patrimoniale - Passività .....	54
Tabella 27. Conto economico.....	56

## **PREMESSA**

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, sul risultato del controllo eseguito, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2017 dell'Autorità portuale (AP) di Gioia Tauro, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

Il referto relativo agli esercizi 2015 e 2016 è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 53 del 22 maggio 2018 ed è pubblicato in Atti Parlamentari, Legislatura XVIII, DOC. XV n. 28.

# 1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

L'AP di Gioia Tauro è stata istituita con il d.p.r. 18 luglio 1998 e ad essa, con successivi provvedimenti, è stata attribuita la gestione dei contigui porti di Crotone, di Corigliano Calabro, di Taureana di Palmi, di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni<sup>1</sup>.

Il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente opera è costituito dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 come modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 di riforma, nonché dalle altre disposizioni di interesse per il settore dei porti ed è rinvenibile nella precedente relazione, afferente agli esercizi 2015 e 2016, alla quale si fa riferimento.

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, ha istituito, al comma 1, per effetto delle modifiche arrecate alla lett. f) di quest'ultimo comma dall'articolo 22 bis, comma 1, lett. a), del decreto legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, l'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio; la disposizione da ultimo indicata ha anche aggiunto al predetto comma 1 dell'art 6 della l. n. 84 del 1994, la lett. q bis), relativa all'istituzione della sedicesima AdSP dello Stretto.

La previsione di un'AdSP per lo Stretto di Messina<sup>2</sup> ha posto i presupposti per superare, come auspicato dalla Corte dei conti nella precedente relazione, il rallentamento creatosi per l'avvio dell'AdSP che include Gioia Tauro (AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio<sup>3</sup> già AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e dello Stretto).

Con tale ultima istituzione sussistono i presupposti per superare, come auspicato dalla Corte dei conti nella precedente relazione, il rallentamento creatosi per l'avvio dell'AdSP che include Gioia Tauro.

Gli articoli 4 e 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito in legge 3 agosto 2017, n. 123 prevedono l'istituzione, nelle regioni meno sviluppate del paese (Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia) di Zone ad economia speciale (ZES), geograficamente delimitate e chiaramente identificate, collegate ad un porto 'Core' inserito nelle reti TEN-T europee, con l'intento di favorire lo sviluppo della logistica marittima. Per

---

<sup>1</sup> Con i decreti MIT del 29 dicembre 2006, del 5 marzo 2008 e del 6 agosto 2013.

<sup>2</sup> L'autorità di sistema portuale dello Stretto comprende i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

<sup>3</sup> L'autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio comprende i porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

quanto concerne l'istituzione della ZES a Gioia Tauro si rinvia all'apposito paragrafo 5.7 della presente relazione.

Il predetto art. 22 bis del d.l. n. 119 del 2018 al comma 3, ha anche previsto, modificando l'art. 4, comma 6, del d.l. n. 91 del 2017 (convertito nella l. n. 123 del 2017), che nell'ipotesi in cui i porti inclusi nell'area ZES rientrino nella competenza territoriale di una autorità di sistema portuale con sede in altra regione, il Presidente del comitato di indirizzo è individuato nel Presidente dell'Autorità di sistema portuale che ha sede nella regione dove è istituita l'area ZES. In particolare, il comma 6 dell'articolo 4 del predetto art. 91 del 2017 prevede che la regione, o le regioni nel caso di ZES interregionali, formulino la proposta di istituzione della ZES, specificando le caratteristiche dell'area individuata. L'amministratore dell'area ZES è identificato in un Comitato di indirizzo composto dal Presidente dell'Autorità portuale, che lo presiede, da un rappresentante della regione, o delle regioni nel caso di ZES interregionale, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del MIT. Ai membri del Comitato non spetta alcun compenso, indennità di carica, corresponsione di gettoni di presenza o rimborsi per spese di missione. Il Comitato di indirizzo si avvale del Segretario generale dell'Autorità di sistema portuale per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali.

Sul tema del regime fiscale da applicare alle attività svolte dagli Enti portuali, non risultano novità in ordine all'indagine della Commissione europea di cui si è riferito nell'ultima relazione<sup>4</sup>. Espressamente sollecitato al riguardo il MIT, in data 28 novembre 2018, ha comunicato che sono in corso interlocuzioni con Bruxelles in sede politica.

Si rammenta, in chiusura del quadro ordinamentale, che le Autorità portuali, come da ultimo nel comunicato ISTAT pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 226 del 28 settembre

---

<sup>4</sup> Da ultimo si veda la nota Commissione europea, Direzione generale *Competition* del 3 aprile 2018 concernente: Aiuti di Stato SA.38399 (2018/E) - Sistema di tassazione nei porti italiani. Al riguardo il MIT, Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, in sede istruttoria ha comunicato che nel 2013 la Commissione europea DG Concorrenza ha avviato un'indagine mediante questionario per l'acquisizione di alcune informazioni sul funzionamento dei porti italiani e sulla tassazione ad essi applicabile. In particolare l'attenzione si è soffermata su proprietà, gestione pubblica o privata delle infrastrutture, autonomia finanziaria del gestore del porto, tipologia di traffico; se forniscono servizi portuali o questi sono forniti da privati; quali siano le fonti delle entrate degli enti di gestione dei porti e la quota tipica rappresentata dai diritti d'uso dell'infrastruttura portuale rispetto alle entrate dei porti; le modalità di rilascio delle concessioni demaniali e sulle modalità di calcolo dei canoni concessori; i tipi di diritti, imposte, tasse applicate dagli enti di gestione dei porti e le modalità in cui tali diritti, imposte, tasse sono fissati, modificati, aggiornati o se siano previste deroghe al pagamento di tali diritti, tasse; le modalità di finanziamento pubblico degli investimenti nelle infrastrutture e le relative fonti di finanziamento; la descrizione completa del regime di tassazione del reddito delle società e se gli enti di gestione dei porti e i fornitori di servizi portuali siano assoggettati al regime generale di tassazione del reddito delle società o se esista un regime di tassazione delle società specifico per i porti.

2018, sono inserite nel conto consolidato del bilancio dello Stato ai sensi dell'art.1 c.3 della l.n.196 del 2009 alla voce "Amministrazioni locali".

## 2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

Gli organi dell'AP, ai sensi dell'art. 7 della l. n. 84 del 1994, nel testo *pro tempore* vigente, sono il Presidente, il Comitato portuale, il Collegio dei revisori dei conti ed il Segretario generale. La durata in carica dei menzionati organi è stabilita in quattro anni, rinnovabile una sola volta<sup>5</sup>. Per la composizione degli organi statutari si rimanda alla precedente relazione. L'AP di Gioia Tauro, come già indicato, è retta da una gestione commissariale straordinaria a decorrere dall'aprile del 2014<sup>6</sup>, prorogata, da ultimo, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 156 del 2016. Con riferimento a ciò si ribadisce l'auspicio che, approvata la norma che costituisce le AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e quella dello Stretto, si possa addivenire, quanto prima, alla definizione dell'incerta situazione dell'Ente ed alla conseguente costituzione degli organi.

Le riunioni del Comitato portuale e del Collegio dei revisori dei conti nel 2017 sono state rispettivamente 4 e 7.

### Compensi degli organi

Le spese impegnate per gli organi di amministrazione e di controllo dell'AP nel 2017 sono illustrate nella tabella n. 1.<sup>7</sup>

Il totale complessivo della spesa per gli organi è in diminuzione del 6 per cento sul 2016.

I compensi e i rimborsi spese per il Commissario straordinario sono complessivamente in diminuzione del 3,68 per cento sul 2016; si deve però notare che nel precedente esercizio tale voce comprendeva anche le somme destinate alla figura del Commissario aggiunto, soppressa dall'Ente nel novembre 2016.

Per gli stessi motivi diminuiscono i costi inerenti i contributi INPS rispetto al precedente esercizio di oltre il 40 per cento. Ciò è dovuto, come spiegato dall'Ente, dalle norme che regolano la Gestione Separata delle forme di collaborazione coordinata e continuativa, poiché

---

<sup>5</sup> Cfr. artt. 7, 8 e 9 del d.lgs. n. 169 del 2016.

<sup>6</sup> Con d.m. 30 aprile 2014 n. 339, essendo scaduto il mandato del Presidente e gli ulteriori termini di proroga utili per concludere il procedimento di rinnovo della carica, è stato nominato il Commissario straordinario che è stato riconfermato con d.m. 30 ottobre 2014, n. 457. La gestione commissariale è stata ulteriormente rinnovata con il d.m. n. 134 del 2015 e, successivamente, con d.m. n. 156 del 2016, dal 7 maggio 2016 e "fino al completamento del percorso di riforma indicato dall'art. 8, c. 1, lettera f) della l. 124 del 2016 e comunque per un periodo non superiore a sei mesi decorrenti dalla data suddetta". Con riferimento alla richiesta avanzata dall'AP di avere notizie nell'imminenza della scadenza della nomina, della proroga sulla gestione commissariale il MIT, con nota del 22 novembre 2016 ha evidenziato che "il Commissario straordinario, operando sulla base del decreto di nomina, con poteri e attribuzioni del Presidente, indicati dalla l. 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modifiche, nelle more della nomina del Presidente della costituenda Autorità di sistema portuale, può considerarsi, in applicazione dell'art. 22, c. 1, del menzionato d.lgs. n. 169 del 2016, prorogato nei termini previsti dal precedente decreto di nomina".

<sup>7</sup> Va segnalato che nel Rendiconto gestionale, titolo I delle 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 la Commissione consultiva non sono previste spese per la remunerazione dei suoi componenti.



nel 2016 il compenso era suddiviso tra due soggetti (Commissario ed aggiunto) con autonomo montante contributivo, mentre nel 2017, essendo presente un unico percipiente, è stato raggiunto il massimale contributivo.

L'importo complessivo delle indennità e dei compensi corrisposti al Collegio dei revisori, nel 2017, è stato pari a euro 57.841, sostanzialmente uguali rispetto al 2016.

**Tabella 1. Spese per gli organi**

	2016	2017	Var. ass.	Var. %
Compensi e rimborsi spese Commissario straordinario*	185.989,40	179.152,13	-6.837,27	-3,68
Compensi Collegio dei revisori	55.967,29	57.841,00	1.873,71	3,35
Gettone di presenza Comitato portuale	13.000,00	11.500,00	-1.500,00	-11,54
Contributi INPS (Commissario straordinario)*	25.174,40	14.819,52	-10.354,88	-41,13
<b>Totale</b>	<b>280.131,09</b>	<b>263.312,65</b>	<b>-16.818,44</b>	<b>-6,00</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

\*nel 2016 (Commissario straordinario e Commissario aggiunto)

### 3. PERSONALE

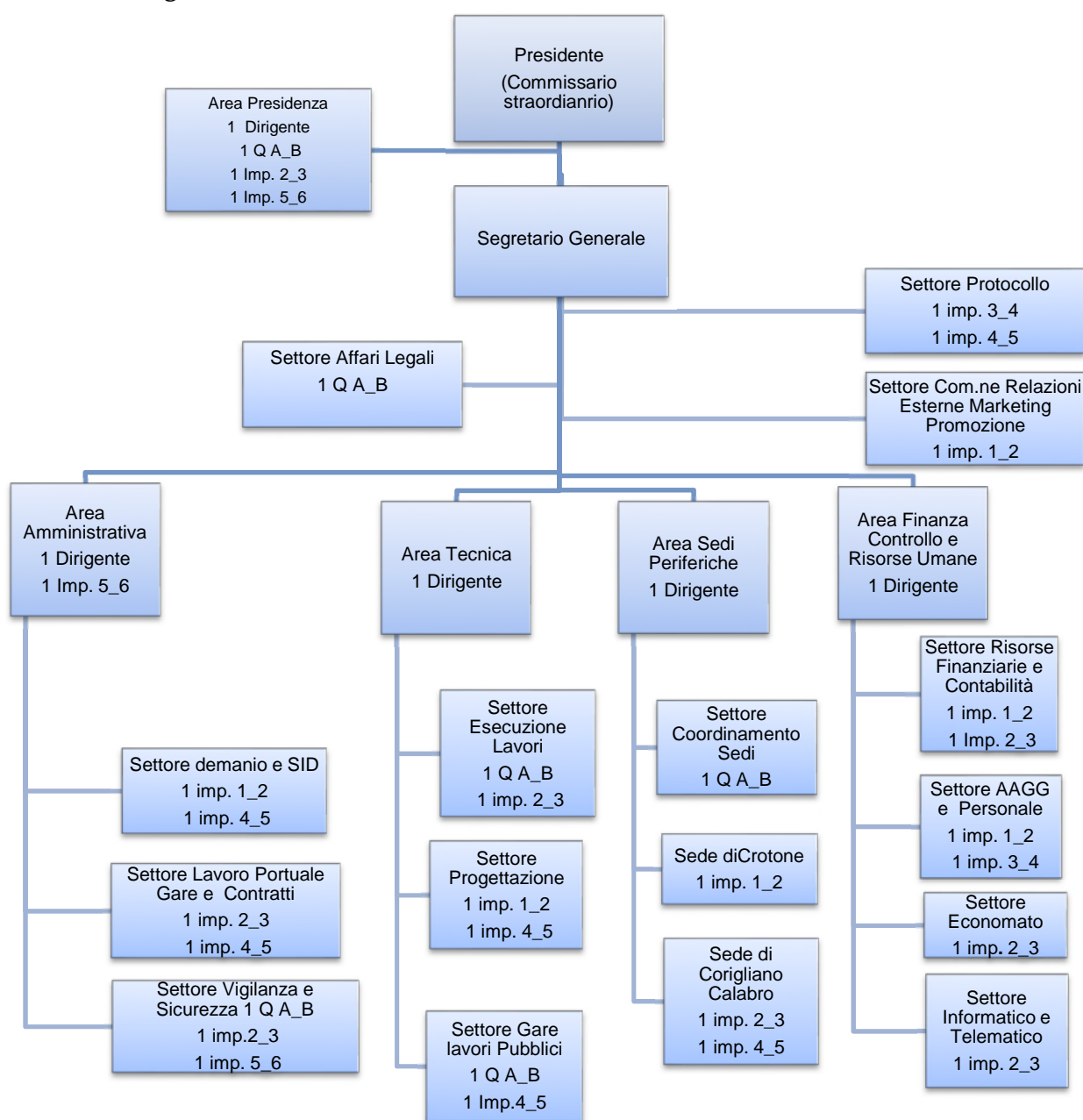
#### 3.1 Assetto organizzativo

##### Personale

Nulla è mutato rispetto all'organizzazione illustrata nella precedente relazione e, attualmente, il Segretario generale facente funzioni, vertice amministrativo, è stato prorogato dal Commissario straordinario fino a diversa disposizione.

Nella tabella seguente si dà evidenza dell'organigramma dell'AP al 2017.

Tabella 2. Assetto organizzativo.



Fonte: AP

### 3.2 Dotazione organica e personale in servizio

L'attuale pianta organica dell'AP, che non comprende il Segretario generale, si compone di 36 unità.

Come evidenziato dalla tabella n. 3, alla fine del 2017, risultano in servizio n. 25 unità di cui, in particolare, 3 dirigenti, 5 quadri e 17 impiegati. L'AP ha comunicato di aver licenziato un dipendente per giusta causa durante l'anno in osservazione e che non è in corso un contenzioso.

**Tabella 3. Pianta organica e consistenza del personale**

	Pianta Organica 2015 delibera n. 71/2013	In servizio al 31/12/2016	In servizio al 31/12/2017
<b>Impiegati</b>	25	18	17
<b>Quadri</b>	6	5	5
<b>Dirigenti</b>	5	3	3
<b>totale</b>	<b>36</b>	<b>26</b>	<b>25</b>

Fonte: AP.

L'età media del personale in servizio, come da seguente tabella n.4, è intorno ai 45 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 4. Personale dipendente per fasce di età**

Descrizione	FASCIA DI ETA'						
	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-67	TOT
<b>Impiegati e Quadri</b>	3	9	3	3	3	1	22
<b>Dirigenti</b>	-	1	1	-	-	1	3
<b>Totale</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>25</b>

Fonte: AP.

### 3.3 Costituzione del rapporto di lavoro del personale dipendente

Le Autorità portuali, avendo natura giuridica di enti pubblici non economici<sup>8</sup>, devono essere ricondotte nell'ambito soggettivo delle amministrazioni pubbliche. Per quanto attiene ai principi generali ed alle norme di dettaglio a cui si informa la materia si rimanda alla precedente relazione<sup>9</sup>.

In questa sede, con specifico riferimento alla natura privatistica del rapporto di lavoro, si precisa che le norme del codice civile e dei contratti collettivi hanno rilevanza solo per la gestione del legame dal momento successivo all'assunzione (Cass. SS.UU. Sentenza n. 17930 del 2013) e che, al contrario, per il reclutamento del personale agli enti pubblici non economici si impone il rispetto delle norme pubblicistiche in tema di pubblico concorso e di requisiti necessari per l'accesso alle diverse qualifiche<sup>10</sup>. Per il conferimento di incarichi dirigenziali, in particolare, non è possibile prescindere dal possesso del requisito della laurea (articoli 19 e 28 del d.lgs. n. 165 del 2001). Con delibera n. 116 del 8 maggio 2018 del Comitato portuale l'AP, tenendo conto delle osservazioni mosse da questa Corte nelle precedenti relazioni, ha adottato il Regolamento per il reclutamento del personale, che ha ricevuto l'approvazione dal Ministero vigilante in data 6 giugno 2018, cui è seguita la predisposizione di bandi per la copertura di varie qualifiche e profili professionali vacanti in pianta organica<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> L'art. 1, c. 993, della l. n. 296 del 2006 e, da ultimo, l'art. 7 c. 5 del d.lgs. n. 169 del 2016 hanno ribadito la natura giuridica di ente pubblico non economico dell'Autorità portuale (ora Autorità di sistema portuale).

<sup>9</sup> Si evidenzia, che la Corte dei conti, I Sez. Centr. Appello, Sent. n. 104 del 12 marzo 2013, ha ribadito l'applicabilità agli Enti portuali delle disposizioni previste dal d.lgs. n. 165 del 2001 in materia di reclutamento del personale.

<sup>10</sup> La Corte dei conti è intervenuta con numerose delibere rese sia dalla Sezione Centrale di controllo di legittimità su atti del Governo, sia dalla Sezione del Controllo sugli Enti, ribadendo che le norme di cui al d. lgs. n. 165 del 2001 sono applicabili anche alle Autorità portuali, con conseguente vigenza della normativa in materia di incarichi esterni (Corte dei conti Sez. centrale di controllo nn. 1/2010/P; 15/2010/P; 25/SCCLEG/2010/Prev, Corte dei conti, Sez. del controllo Enti, nn. 104 del 2015, 36 del 2017, Corte dei conti Sez. Giur. Regione Liguria, n. 92 del 2017 e da ultimo Corte dei conti, Sez. Giur. Regione Liguria, n. 104 del 2018).

<sup>11</sup> Nel preambolo della già menzionata delibera n.116 si legge: "considerato che l'AP ha assunto l'impegno a procedere ad assunzioni di personale mediante l'espletamento di procedure ad evidenza pubblica in linea con quanto evidenziato dalla Corte dei conti...". Si precisa, per completezza di informazione, che il bando relativo al reclutamento di due dirigenti da assegnare alle sedi periferiche e alla Presidenza è poi stato revocato per motivi di opportunità economico - giuridica in data 12 novembre 2018.

### 3.4 Spesa del personale

Al personale dipendente dell'AP è stato applicato il C.C.N.L. dei lavoratori dei porti<sup>12</sup> per le annualità 2016-2018, recepito con la deliberazione del Comitato portuale n. 97 del 2016. La contrattazione a livello di Ente, nonostante lo sblocco del tetto retributivo, non è ancora ripresa ed è, pertanto, ancora vigente l'accordo sottoscritto il 9 gennaio 2006.

La tabella n. 5 riporta i dati relativi alle spese per il personale, in diminuzione rispetto al 2016 del 6 per cento. La spesa per il Segretario generale facente funzione evidenzia una diminuzione del 3 per cento sul 2016. Gli oneri per la contrattazione decentrata ammontano a 401 mila euro nel 2017 (457 mila euro nel 2016) escluso il Segretario Generale f.f.<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Il CCNL 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), comma 5 (agenzie) della predetta legge ed il personale da esse dipendente, ivi compresi i lavoratori e i soci lavoratori delle imprese di cui all'articolo 21 della richiamata legge n. 84 del 1994.

<sup>13</sup> Al Segretario generale f.f. spetta un emolumento pari a 30 mila euro a raggiungimento del Mbo a seguito di valutazione.

**Tabella 5. Spese per il personale**

	2016	2017	Δ 17/16
Emolumenti al Segretario Generale	101.387,33	98.378,23	-2,97
Emolumenti fissi al personale dipendente	1.117.571,31	1.105.924,92	-1,04
Oneri derivanti dai rinnovi contrattuali	0,00	0,00	-
Emolumenti variabili al personale dipendente	3.978,85	4.900,51	23,16
Emolumenti al personale non dipendente	22.530,00	0,00	-100,00
Indennità e rimborso spese per missioni	12.923,62	11.733,63	-9,21
Altri oneri per il personale	60.129,73	102.016,71	69,66
Spese per l'organizzazione dei corsi per il personale	2.210,64	0,00	-100,00
Oneri previdenziali ed assistenziali	475.970,80	398.418,99	-16,29
Oneri per contrattazione aziendale decentrata	457.289,18	401.421,99	-12,22
<b>Totale</b>	<b>2.253.991,46</b>	<b>2.122.794,98</b>	<b>-5,82</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

In sede istruttoria si è appurato che, a seguito della soppressione per tutto il personale delle amministrazioni pubbliche, quindi anche per quello delle Autorità portuali, dell'indennità di trasferta per missioni all'interno del Paese e delle indennità supplementari sui titoli di viaggio<sup>14</sup>, la voce "Indennità e rimborso spese per missioni" comprende correttamente solo le spese ammesse al rimborso quali vitto, alloggio e pernottamento, biglietti di viaggio in treno, nave o aereo<sup>15</sup>.

La voce "altri oneri del personale", in aumento del 69 per cento sull'esercizio 2016, 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 RSPP e l'affidamento del servizio al medico competente. In sede istruttoria l'AP ha riferito che l'incremento di detta voce, rispetto al 2016, è da ascrivere principalmente ai servizi relativi alla "Gestione integrata della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro".

Le spese del personale hanno inciso sulle entrate correnti rispettivamente del 15 per cento nel 2016 e del 12 per cento nel 2017, mentre l'incidenza sulle spese correnti è stata del 26 per cento nel 2016 e del 28 per cento nel 2017.

<sup>14</sup> Ai sensi dell'art. 1, comma 213 della legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge finanziaria 2006) e successive modifiche.

<sup>15</sup> Al riguardo si osserva che il comma 12, dell'art. 6 del d.l. n. 78 del 2010 ha previsto che le amministrazioni pubbliche, tra cui anche le Autorità portuali, non possono effettuare spese per missioni, anche all'estero - salvo deroghe puntualmente individuate - per un ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 e che gli atti e i contratti posti in essere in violazione di questa disposizione costituiscono illecito disciplinare e determinano responsabilità erariale.

**Tabella 6. Incidenza spesa del personale su entrate e uscite correnti.**

Descrizione	Importi	Incidenza %
Spese personale	2.122.794,98	12
Entrate Correnti	17.648.429,51	
Spesa personale	2.122.794,98	28
Uscite Correnti	7.613.317,48	

Fonte: AP.

La tabella n. 7 evidenzia il costo medio unitario per ciascuna posizione professionale<sup>16</sup>.

**Tabella 7. Costo medio unitario per posizioni professionali, 2017.**

Posizioni	Pianta Organica Approvata	Copertura effettiva dell'organico	Costo Annuo	Costo medio unitario
DIRIGENTI	5	3	503.137,89	167.712,63
QUADRI	6	5	523.193,54	104.638,71
IMPIEGATI	25	17	982.713,21	54.595,18
Totali	36	25	2.009.064,64	77.271,72

Fonte: AP.

### 3.5 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 parti dedicate agli enti pubblici non economici.

Il Segretario generale facente funzioni ricopre anche l'incarico di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT)<sup>17</sup>; l'AP ha adottato il Piano triennale per la prevenzione della corruzione PTPC 2016-2018 (che subentra al PTPC 2015-2017)<sup>18</sup> ed ha pubblicato sul sito istituzionale le schede *standard* predisposte dall'ANAC, funzionali alla redazione della Relazione annuale<sup>19</sup> sull'efficacia delle misure di prevenzione definite dal

<sup>16</sup> In ordine alla differenza tra i dati del costo del personale di conto economico di 2.252.484,05 euro (Tabella n.7) e quelli forniti in sede istruttoria relativi al costo medio unitario per posizioni professionali di euro 2.009.064,64 (Tabella n. 8) l'AP ha precisato che ciò è dovuto alla depurazione dei costi relativi al TFR e altri costi riferiti al personale (es. medico competente, Rspg, ecc.).

<sup>17</sup> Detto incarico è stato prorogato con decreto n. 93 del 2016 del Commissario straordinario dell'AP fino alla nomina del Presidente ed alla successiva designazione del Segretario generale.

<sup>18</sup> Con la deliberazione del Commissario straordinario n. 12 del 2017 è stato approvato il "Piano triennale di prevenzione della corruzione 2017-2019". Al riguardo si evidenzia che il d.lgs. n. 97 del 2016 ha disposto la revisione e la semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza e che, con la delibera n. 1208 del 22 novembre 2017, il Consiglio dell'ANAC ha approvato l'aggiornamento 2017 al Piano Nazionale Anticorruzione 2016 con significative novità concernenti trasparenza e *performance* amministrativa. In particolare, 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".

<sup>19</sup> Ai sensi dell'art. 1, co. 14, l. n. 190 del 2012 e del paragrafo 3.1.1. p.30 del Piano nazionale anticorruzione.

PTPC. L'Ente ha comunicato di aver rilevato un adeguato stato di attuazione del medesimo PTPC. L'AP ha, inoltre, comunicato che i dipendenti sono stati coinvolti in attività formative nell'ambito di applicazione della l. n. 190 del 2012.

Con riferimento alla *performance* amministrativa l'AP<sup>20</sup> ha adottato il Regolamento per l'istituzione dell'OIV, dando seguito a quanto evidenziato da questa Corte nel precedente referto al Parlamento, e gli uffici dell'AP hanno avviato le procedure per l'individuazione del titolare del suddetto Organismo.

Per quanto, invece, attiene alla spesa per premialità dell'esercizio 2017, si osserva che tutti i dipendenti hanno avuto il riconoscimento della premialità aggiuntiva e che l'ammontare complessivo dei premi è risultato in calo del 18 per cento rispetto al 2016.

Il premio assegnato al Segretario generale facente funzioni è pari all'11 per cento del totale.

Alla luce dell'attuale sistema di valutazione e preso atto dell'imminente costituzione dell'OIV, si richiama l'attenzione dell'Ente sull'esigenza di operare la ripartizione del premio per fasce di merito secondo quanto previsto dall'art. 19, comma 6 del d.lgs. n. 150 del 2009.

La tabella n. 8 indica i premi erogati, in osservanza dei provvedimenti interni<sup>21</sup>, nell'esercizio 2017 raffrontati con quelli dell'esercizio 2016.

**Tabella 8. Premi produttività erogati.**

Descrizione	2016			2017			Δ 17/16
	Personale in servizio	Premi erogati*	IMPORTI	Personale in servizio	Premi erogati*	IMPORTI	
Impiegati	18	18	187.044,43	17	17	144.716,10	- 22,63
Quadri**	5	5	74.353,00	5	5	62.772,11	- 15,58
Dirigenti	2	2	45.833,33	2	2	40.000,00	- 12,73
Totali	25	25	307.230,76	24	24	247.488,21	- 19,45
Segretario generale.	1	1	30.000,00	1	1	30.000,00	-
Totali	26	26	337.230,76	25	25	277.488,21	- 17,72

**Fonte: AP.**

\* Un premio per singolo dipendente.

\*\* Un dipendente con la qualifica "Quadro" ha rivestito un incarico dirigenziale fino a giugno 2016.

L'AP, a chiarimento della tabella di cui sopra, ha evidenziato che un dirigente continua a rivestire contemporaneamente l'incarico di dirigente dell'area tecnica e di Segretario generale f.f. e che, pertanto, lo stesso è stato indicato solo come Segretario generale.

<sup>20</sup> Con delibera del Comitato portuale n. 116 del 8 maggio 2018.

<sup>21</sup> Con determinazione n.11 del 12 gennaio 2017 il Segretario generale ha approvato l'erogazione del premio per il raggiungimento degli obiettivi per l'anno 2016.



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

### **3.6 Anagrafe delle prestazioni**

Questa Corte, in conseguenza di quanto comunicato dal Dipartimento della funzione pubblica, ha preso atto che l'Ente non ha adempiuto agli obblighi di comunicazione e trasmissione delle informazioni concernenti i compensi percepiti dai propri dipendenti per incarichi anche relativi a compiti e doveri d'ufficio ai sensi dell'art. 53, c. 14 del d.lgs. n.165 del 2001<sup>22</sup>.

L'Ente ha tuttavia evidenziato che ai sensi di quanto disposto dall'art.53, comma 11, sono stati comunicati alle Amministrazioni di appartenenza i compensi erogati.

### **3.7 Collaborazioni esterne e consulenze**

Anche nel 2017, analogamente a quanto rilevato nel 2016, non risultano imputate spese per consulenze ed analoghe prestazioni.

Nel 2017 sono stati affidati<sup>23</sup> i seguenti incarichi professionali:

- Collaudatore tecnico amministrativo per il "Sistema di Ispezione Scanner Mobile non invasivo" per euro 15.720 con risorse a valere sul bilancio dell'Ente.
- Elaborazione progettuale di Radioprotezione, per il "Sistema di Ispezione Scanner Mobile non invasivo" per euro 4.580 con risorse a carico dell'AP.
- Validazione del progetto esecutivo per la "Realizzazione di una piattaforma integrata di servizi mirata a offrire agli utenti e agli operatori del porto di Gioia Tauro servizi informativi ad alto valore aggiunto" dal valore di euro 10.113 con risorse a valere del MIT.
- Elaborazione della relazione geologica, geotecnica e delle indagini geognostiche per lavori di "Completamento delle reti antincendio, idrica e di raccolta delle acque bianche con impianto di trattamento acque di prima pioggia", per complessivi 6 mila euro con risorse a valere del Fondo perequativo.
- Elaborazione della progettazione esecutiva, coordinatore di sicurezza in fase di redazione, assistenza alla procedura VIA, direzione dei lavori e coordinatore di sicurezza in fase di

---

<sup>22</sup> Da ultimo si veda la circolare del Dipartimento della funzione pubblica n. 75078 del 28 dicembre 2017 avente ad oggetto: "adempimento ex art. 53, co. 14 del d.lgs. del 30 marzo 2001, n. 165 in materia di anagrafe delle prestazioni".

<sup>23</sup> ai sensi dell'art. 57 c. 3, del Regolamento per l'affidamento in economia di lavori, servizi e forniture dell'AP di cui all'art. 36, c. 2, lettera a), del d.lgs. n. 50 del 2016.

esecuzione per i lavori di "Realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del Porto Vecchio di Crotona per migliorare il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse", per complessivi 36 mila euro, con risorse a carico del bilancio dell'AP.

È stato affidato ai sensi dell'art. 157, comma 2 del d.lgs. n. 50 del 2016, il Servizio inerente la validazione del progetto definitivo ed esecutivo del "Nuovo Terminal Intermodale del porto di Gioia Tauro" per complessivi 77.957,69 euro, con risorse a valere dei Fondi PON.

Sono stati, infine, affidati, ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016, la progettazione ed il coordinamento della sicurezza per la realizzazione dei lavori di "Adeguamento tecnico funzionale attraverso la realizzazione della Banchina di ponente", per 174.821,50 euro con risorse a carico del bilancio dell'AP.

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

Con riferimento ai patrocini legali l'AP ha fatto presente che nel biennio in esame si è avvalsa della collaborazione istituzionale dell'Avvocatura dello Stato, in sinergia con l'Ufficio affari legali interno. Non sono stati, pertanto, conferiti incarichi a liberi professionisti con oneri finanziari a carico dell'AP.

## 4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Gli strumenti di pianificazione e programmazione (Piano regolatore portuale, Programma triennale delle opere pubbliche<sup>24</sup> e Piano operativo triennale<sup>25</sup>) attualmente previsti dalla legge portuale ed adottati dall'AP, devono essere rielaborati alla luce di quanto disposto dalle più recenti discipline UE e nazionali e, nello specifico, di quanto previsto dal Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL)<sup>26</sup> e dal documento pluriennale di pianificazione (DPP).

### 4.1 Piano regolatore portuale (PRP)

Come nella precedente relazione, si rileva che l'AP ha riferito che il Piano regolatore portuale (PRP) di Gioia Tauro non è ancora stato approvato a causa della mancanza del prescritto parere 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.

Al riguardo si esprimono forti perplessità in quanto il PRP costituisce strumento fondamentale per la corretta pianificazione dello sviluppo strutturale dell'ambito portuale in un orizzonte temporale di medio lungo termine. Non è più rinviabile l'adozione di una pianificazione che tenga conto delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" e preveda l'efficace e tempestiva integrazione delle competenze istituzionali dell'AP con quelle della Regione e del Governo nazionale. Si tratta di uno strumento indispensabile per promuovere l'ottimale sviluppo della logistica, dei sistemi retroportuali ed 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. D'altro canto, il documento di pianificazione dei porti deve, inoltre, dar conto dell'integrazione con la strategia urbana di sviluppo sostenibile delle città porto anche al fine

---

<sup>24</sup> Ai sensi dell'art. 21 d.lgs. n. 50 del 2016;

<sup>25</sup> Piano operativo triennale (POT), soggetto a revisione annuale, con il quale sono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti con le risorse finanziarie disponibili e secondo un ordine di priorità che dia conto del diverso livello di interesse ed urgenza che l'AP assegna a ciascun intervento.

<sup>26</sup> 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. Nelle more dell'aggiornamento del PGTL, di cui al d.p.r. n.14 marzo 2001, gli obiettivi della politica nazionale sono desunti dal documento del MIT allegato al Documento di programmazione economica e finanziaria. In particolare, per il 2017 si rinvia al documento "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture".

di perseguire lo sviluppo del territorio in un'ottica di economia circolare.

## 4.2 Piano operativo triennale (POT)

Le strategie di sviluppo dell'AP e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati sono individuati, in coerenza con il PRP, nell'ambito del Piano operativo triennale (POT)<sup>27</sup>.

Esso ha la funzione di indicare l'insieme delle attività e degli interventi finalizzati al conseguimento degli obiettivi operativi ed il previsto fabbisogno finanziario per gli investimenti, con la finalità di proporre al MIT e alle amministrazioni locali il quadro delle attività e delle opere da realizzare per lo sviluppo e il miglioramento dei porti di Gioia Tauro, di Crotona, di Corigliano Calabro, di Villa San Giovanni e di Taureana di Palmi.

Ciò premesso, si ritiene che l'aggiornamento del POT 2017-2019<sup>28</sup>, approvato con delibera n. 100 del 20 dicembre 2016, presenta alcune carenze. Al netto di un sintetico riferimento al "Patto per lo sviluppo della Regione Calabria" sottoscritto il 30 aprile 2016 tra il Governo e la Regione Calabria e alla nuova programmazione regionale POR Fondo di sviluppo e coesione 2014-2020, non figurano raccordi con gli strumenti pianificatori nazionali ed europei e non vi è specifica evidenza delle coperture dei fabbisogni di spesa nel triennio 2017-2019 necessarie per realizzare gli interventi programmati che, per il solo Porto di Gioia Tauro, sono quantificati in oltre 187 milioni di euro.

L'attuale POT non appare, infine, sufficientemente in linea con le previsioni del d.lgs. n. 228 del 2011, del d.lgs. n. 50 del 2016 e con le Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche che rappresentano un fondamentale passo verso una nuova fase di programmazione trasparente e fortemente incentrata sulle valutazioni di utilità delle opere e di coerenza con le politiche di ottimizzazione della spesa pubblica. In particolare, ad avviso di questa Corte, ogni intervento deve essere sottoposto a valutazioni sia *ex ante*, mediante analisi "costi-benefici"<sup>29</sup>, sia *ex post*, nell'ottica dell'efficacia dell'opera pubblica in ambito portuale. La corretta gestione dei sistemi di pianificazione e controllo deve consentire al *management*, ai vari livelli, di accertare che la gestione si stia svolgendo in condizioni di efficienza ed efficacia tali

---

<sup>27</sup> Ai sensi dell'art. 9, c. 3, lettera a) della l. n. 84 del 1994.

<sup>28</sup> Il 20 dicembre 2017 il Comitato portuale ha approvato il Piano Operativo Triennale 2018 - 2020.

<sup>29</sup> "Analisi costi benefici" è lo strumento che viene raccomandato per la valutazione preventiva della convenienza economica di significativi interventi pubblici in ambito portuale, laddove pianificati, in accordo con gli indirizzi nazionali ai sensi del d.lgs. n. 228/2011.

da permettere il raggiungimento delle finalità istituzionali e di evitare i ritardi nell'esecuzione dei lavori e nella realizzazione delle opere portuali, obiettivi indicati anche dal Collegio dei revisori dei conti e dal MIT<sup>30</sup>.

Al fine di favorire il completo rilancio economico della struttura portuale e di tutto il segmento di mercato interessato, come rilevato nella precedente relazione, questa Corte ritiene che sarebbe opportuno implementare le vie di collegamento intermodale del porto per unire Gioia Tauro con l'Europa, in maniera efficiente e veloce, in una visione integrata della filiera logistica. Gli investimenti, come accaduto in analoghe realtà, dovrebbero essere realizzati in accordo con Rete ferroviaria italiana SpA, con la condivisione del MIT che ha, fra le sue strategie, il trasferimento di quote crescenti di merce dalla strada alla ferrovia. In tale prospettiva, attesi i ritardi nell'esecuzione dei lavori e nella realizzazione delle opere portuali da effettuarsi con le risorse assegnate<sup>31</sup>, si auspica che l'AP proceda al riesame dei fabbisogni infrastrutturali, all'attenta valutazione delle singole opere e degli interventi da includere nel POT e nel DPP anche tenuto conto di quanto evidenziato dal MIT nelle richiamate "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" e di quanto evidenziato da questa Corte nel precedente referto. A tal fine sarebbe, inoltre, auspicabile un deciso rafforzamento della capacità tecnica degli uffici dell'AP.

### **4.3 Programma triennale delle Opere (PTO)**

Ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016 l'AP è tenuta a predisporre il Programma triennale e l'elenco annuale dei lavori, sulla base di schede previste nel decreto ministeriale 9 giugno 2006; tali schede, allegare alle variazioni al bilancio preventivo dell'esercizio, ne costituiscono parte integrante<sup>32</sup>. La tabella n. 9 illustra le risorse destinate alle opere pubbliche nel triennio.

---

<sup>30</sup> In particolare, verbale del Collegio dei revisori dei conti n. 25 del 20 aprile 2018 e nota MIT n. 16586 del 20 giugno 2018.

<sup>31</sup> Ritardi evidenziati, da ultimo, dal Collegio dei revisori dei conti, che nella relazione al bilancio 2017, trattando dei residui passivi, ha riscontrato la difficoltà nella capacità di spesa riferita alla realizzazione del programma delle opere annualmente adottato, con un differimento degli interventi programmati.

<sup>32</sup> Con d.m. 16 gennaio 2018 n.14 del MIT, adottato ai sensi del c.8 dell'art.21 del d.lgs. n.50 del 2016, sono stati approvati: "a) le modalità di aggiornamento dei programmi e dei relativi elenchi annuali; b) i criteri per la definizione degli ordini di priorità, per l'eventuale suddivisione in lotti funzionali, nonché per il riconoscimento delle condizioni che consentano di modificare la programmazione e di realizzare un intervento o procedere a un acquisto non previsto nell'elenco annuale; c) i criteri e le modalità per favorire il completamento delle opere incompiute; d) i criteri per l'inclusione dei lavori nel programma e il livello di progettazione minimo richiesto per tipologia e classe di importo; e) gli schemi tipo e le informazioni minime che essi devono contenere, individuate anche in coerenza con gli standard degli obblighi informativi e di pubblicità relativi ai contratti; f) le modalità di raccordo con la pianificazione dell'attività dei soggetti aggregatori e delle centrali di committenza ai quali le stazioni appaltanti delegano la procedura di affidamento".

**Tabella 9. Piano triennale opere pubbliche - Quadro risorse disponibili**

	2016-2018	2017-2019	2018-2020
	(bil. prev. 2016)	(bil. prev.2017)	(bil. prev.2018)
<b>Stanziamenti di bilancio</b>	<b>29.150.000</b>	<b>32.650.000</b>	<b>65.000.000</b>

Fonte: AP.

L'AP ha riferito che per tutti gli interventi previsti nella prima annualità esiste almeno lo studio di fattibilità come rilevabile dalle schede allegate ai programmi triennali. Gli investimenti previsti per le annualità sopra riportate sono stati rimodulati secondo le strategie di sviluppo del porto.

## 5. ATTIVITÀ

La posizione geografica del porto di Gioia Tauro, mediana lungo la direttrice Suez – Gibilterra e baricentrica nel mar Mediterraneo, lo ha caratterizzato quale scalo di *transhipment* di contenitori, indirizzandone la vocazione e lo sviluppo economico, 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 non ha giovato al consolidamento della *leadership* del porto di Gioia Tauro nel confronto con gli altri *competitor* nazionali ed europei nel Mediterraneo, mare dove transita quasi un terzo dei traffici mondiali. Ad oggi, pertanto, è necessaria un'accelerazione degli investimenti in impianti e servizi.

Negli scenari geoeconomici che si vanno delineando a livello globale e, in particolar modo, nelle nuove definizioni dei flussi di traffico nel bacino del Mediterraneo, un'opportunità è offerta dalla possibilità di diversificare l'offerta di servizi portuali prevedendo (oltre al *transhipment*) l'integrazione tra le attività *Deep-sea shipping* (DSS) e quelle *Short sea shipping* (SSS)<sup>33</sup>. Ciò garantirebbe lo sviluppo di una limitrofa area industriale nella quale imprese manifatturiere ad elevato valore aggiunto possano operare, in condizione di Zona economica speciale (ZES), con indubbi riflessi positivi sotto il profilo dello sviluppo economico,

---

<sup>33</sup> Lo *Short Sea Shipping*, navigazione di corto raggio, va distinta 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, mezzi, distanze, 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. L'obiettivo è l'equilibrio complessivo del sistema.

accrescendo gli interscambi commerciali lungo corridoi longitudinali e trasversali della rete europea Ten-T.

Il superamento dell'attuale gestione amministrativa transitoria con l'istituzione della nuova AdSP non appare più rinviabile (si confida che la recente approvazione della norma contenuta nella l. n. 136 del 2018 produca a breve atti conseguenti) in quanto, in un contesto di accelerata competitività, siffatta situazione di indeterminatezza rischia di penalizzare o marginalizzare l'attività del Porto.<sup>34</sup> In tale contesto occorre identificare con 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.

---

<sup>34</sup> La Cina sta ora concentrando i suoi investimenti in Europa sul Porto del Pireo e sui porti dell'alto Adriatico (Trieste, Koper, ecc.) con l'obiettivo di penetrare i mercati del Centro-Nord Europa, mentre i maggiori operatori della logistica marittima si stanno sempre più rivolgendo ai porti del nord Mediterraneo e di Tangeri dotato di una ZES molto conveniente (fonte: Banca d'Italia - Eurosistema, Economie regionali. L'economia calabrese, n. 12 giugno 2018, p.12).

## 5.1 Gestione del demanio portuale

Il demanio portuale deve essere oggetto, come visto, di previa, puntuale e complessa programmazione ed è gestito dall'AP attraverso l'affidamento di concessioni afferenti singole aree e banchine ai sensi dell'art.18 della richiamata l. n.84 del 1994<sup>35</sup>.

Quest'ultima misura stabilisce che le concessioni demaniali portuali, che per la giurisprudenza<sup>36</sup> rientrano nello schema delle concessioni di beni pubblici, devono essere assegnate dall'AP con il rispetto di idonee forme di pubblicità oltre che secondo le indicazioni contenute in un decreto MIT, allo stato non adottato.

Questa Corte – coerentemente con il consolidato indirizzo giurisprudenziale<sup>37</sup> - ritiene che ai procedimenti concessori di beni pubblici di rilevanza economica, quale un'area demaniale marittima, devono applicarsi i principi discendenti dall'art. 81 del Trattato UE e dalle direttive comunitarie in 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. Conferma tale indirizzo il decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56 che, accogliendo i suggerimenti del Consiglio di Stato<sup>38</sup> modifica l'art. 4 del d.lgs. n. 50 del 2016 prevedendo che

---

<sup>35</sup>L'art. 18, in tema di concessione di aree e banchine, prevede che l'AP dia in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale ad imprese previamente autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali. Sono sottoposte a concessione da parte dell'AP 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 84 del 1994.

<sup>36</sup> Parere del Consiglio di Stato Sezione speciale in sede consultiva n. 1505 del 27 giugno 2016.

<sup>37</sup> Si veda al riguardo: Consiglio di Stato, Sezione speciale in sede consultiva 30 marzo 2017, n. 782 del 2017, entrambe nel confermare l'obbligatorietà del Codice dei contratti pubblici anche per i negozi attivi. Il T.A.R. Friuli-Venezia Giulia Sent. 5 luglio 2017, n. 235 ha annullato i provvedimenti di concessione di una vasta area nel Comune di Muggia, adottati dall'Autorità di sistema portuale di Trieste, per contrasto con le norme comunitarie che impongono la gara pubblica. Il TAR ha altresì evidenziato che l'applicazione delle regole del vecchio regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione di cui al d.p.r. 15 febbraio 1952, n. 328 non assicura la medesima parità di trattamento e le opportunità partecipative previste dal d.lgs. n. 50 del 2016 essendo *“ormai obsoleto e risalente (sancito quasi 65 anni fa), ideato per altri scopi e finalità (legato come era alla gestione del singolo bene) e di certo non più confacente alle esigenze del mercato del settore e del mondo produttivo”*. È peraltro da evidenziare, in materia di contrattualistica pubblica, che la violazione delle regole di evidenza pubblica che impongono il previo espletamento di una gara al fine di garantire la possibilità di scegliere, fra un adeguato numero di imprese partecipanti, la migliore offerta conseguibile per l'acquisizione di lavori, servizi e forniture, determina un pregiudizio per le pubbliche finanze (cd. danno alla concorrenza). In particolare, la giurisprudenza contabile ha ravvisato, nell'illegittima omissione della gara pubblica, un danno patrimoniale arrecato all'amministrazione per non aver conseguito il risparmio di spesa che sarebbe stato possibile ottenere mediante il confronto in gara tra più offerte (Corte dei conti, Sez. giur. Lazio, sent. 293 del 2016, Sez. Giur. Lombardia n. 222 del 2016, Sez. giur. Liguria, sent. 187 del 2012; Sez. Appello, sent. 198 del 2011.).

<sup>38</sup> Parere n. 782/2017.



“dopo le parole: "lavori, servizi e forniture," sono inserite le seguenti: "dei contratti attivi"<sup>39</sup>. L'art. 4 del d.lgs. n. 50 del 2016, così come sopra modificato, letto in connessione con l'art. 17, lett. a), comporta che in riferimento ai contratti “aventi ad oggetto l'acquisto o la locazione, quali che siano le relative modalità finanziarie, di terreni, fabbricati esistenti o altri beni immobili o riguardanti diritti su tali beni” vanno rispettati i principi “di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica”<sup>40</sup>.

Per rilanciare l'economia portuale e renderla competitiva a livello europeo e mondiale, occorre dare piena e incondizionata attuazione all'articolo 18 della l. n. 84 del 1994 e adottare procedure competitive per l'affidamento ed il rinnovo delle concessioni dei beni demaniali, in modo da assicurare la più ampia trasparenza, non discriminazione e concorrenza.

Il Consiglio di Stato, nel parere espresso sullo schema di decreto che il MIT (non ancora tradotto nella forma definitiva) sta adottando in applicazione dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, ha ribadito tali concetti ritenendo non ammissibile “che la procedura di assegnazione della concessione dell'area o della singola banchina nuova esclusivamente dall'istanza dell'interessato, senza un atto di programmazione a monte che sfoci, poi, in un bando ed in

---

<sup>39</sup> L'art. 4 del Codice dei contratti pubblici novellato recita: "l'affidamento dei contratti pubblici aventi ad oggetto lavori, servizi e forniture, dei contratti attivi esclusi, in tutto o in parte, dall'ambito di applicazione oggettiva del presente codice, avviene nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica"; si tratta di una precisazione "non innovativa" dell'ordinamento, poiché, come si è sopra visto, l'applicazione di quei principi ai contratti attivi già risiede nel regolamento di contabilità di stato che, ai sensi, artt. 3 comma 1 del regio decreto n. 2440 del 1923, dispone: "I contratti dai quali derivi un'entrata per lo Stato debbono essere preceduti da pubblici incanti, salvo che per particolari ragioni, delle quali dovrà farsi menzione nel decreto di approvazione del contratto, e limitatamente ai casi da determinare con il regolamento, l'amministrazione non intenda far ricorso alla licitazione ovvero nei casi di necessità alla trattativa private".

<sup>40</sup> Consiglio di Stato, Commissione Speciale, Parere n. 1241 del 10 maggio 2018. Inoltre, anche, nella richiamata sentenza del TAR Friuli-Venezia Giulia n. 5 luglio 2017, n. 235 è stato osservato, sotto il profilo della pubblicità, che la mera pubblicazione della possibile concessione demaniale nell'albo comunale, appare essere un “simulacro formale” del tutto inadeguato a garantire l'interesse collettivo di rispetto delle leggi di mercato. L'intera procedura adottata fino ad ora dall'AP, appare agganciata a norme troppo risalenti nel tempo. Ad oggi, infatti, il procedimento si avvia con l'istanza progettuale dell'aspirante concessionario che non si inserisce in alcuna previa valutazione strategica da parte dell'Autorità concedente. Analoga valutazione può essere fatta per ciò che attiene alle concessioni demaniali marittime "per licenza" di cui all'art. 8 del Regolamento di esecuzione al codice della navigazione di durata *infra* quadriennale, che regolano la quasi totalità dei rapporti concessori facenti capo a questo Ente. L'AP, una volta ricevuta la domanda di concessione demaniale marittima, procede alla sua pubblicazione all'Albo Pretorio del Comune interessato, all'albo dell'ufficio della competenti Capitanerie di Porto, nonché sul sito internet istituzionale [www.portodigioiatauro.it/albopretorio/avvisi](http://www.portodigioiatauro.it/albopretorio/avvisi) per almeno 20 giorni; spirato tale termine e verificato che non siano pervenute *medio tempore* domande concorrenti ovvero opposizioni, il settore competente procede all'avvio della fase istruttoria. L'AP ritiene che in tal modo siano comunque salvaguardati i principi correlati all'evidenza pubblica procedimentale. Secondo l'AP le concessioni ex art. 18 della l. n. 84 del 1994 come modificata dal d.lgs. n. 169 del 2016 costituiscono un *tertium genus* di concessione, accanto a quelle per licenza e per atto formale, la concessione per "terminal" portuale. Il procedimento per addivenire alla stipula della suddetta concessione è sommariamente delineato nell'ambito della superiore normativa e avrebbe dovuto trovare compiuta disciplina nell'ambito di un regolamento da assumersi nelle forme del decreto interministeriale, previsto dall'art. 18, comma 1, della citata l. n. 84 del 1994 e s.m.i., ed all'attualità mai emanate. Ciononostante, si ribadisce il convincimento dell'esclusiva obbligatorietà del Codice dei contratti pubblici.

una, seppur peculiare, procedura di gara ad evidenza pubblica”<sup>41</sup>, dovendo essere preventivamente stabilita la durata delle concessioni nei porti unitamente al valore minimo del canone demaniale ed esattamente regolamentata l’ipotesi del rinnovo.

Più di recente l’ Autorità di regolazione dei trasporti (ART) ha adottato la delibera n. 57 del 2018 del 30 maggio 2018 recante "*Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali*" che rappresenta una prima proceduralizzazione normativa in linea con il Codice dei contratti pubblici.

Rispetto alle vigenti concessioni il Commissario dell’AP, come evidenziato nel precedente referto, ha avviato<sup>42</sup> un’istruttoria amministrativa tesa a verificare il rispetto degli impegni da parte della principale società concessionaria e riguardante la conferma o la revoca della concessione. Di recente l’AP ha evidenziato che la sottoutilizzazione del *terminal* impone una necessaria e stringente verifica sulla sussistenza dei requisiti per il mantenimento del vigente assetto delle concessioni e autorizzazioni con la società terminalista<sup>43</sup>.

Nel luglio 2016 a seguito della sottoscrizione dell’APQ, il concessionario si era impegnato al rilancio del *terminal* ma, a detta dell’AP, a fronte degli investimenti pubblici, si è assistito al decremento dei contenitori movimentati e al mancato potenziamento da parte del concessionario, dei mezzi portuali, gru e carrelli elevatori<sup>44</sup>. La Corte, nel riservarsi una pronuncia circa gli esiti della verifica avviata dal Commissario che si auspica essere puntuale e propositiva, ricorda che, come a più riprese rilevato, nel caso di concessioni di servizi che prevedano anche “la costruzione ed esercizio di opere pubbliche, la durata della Concessione non è una variabile indipendente, discrezionalmente individuabile da parte del concedente in

---

<sup>41</sup> Consiglio di Stato, Sezione consultiva per gli atti normativi, parere n.1505/2016, adunanza di sezione 23 giugno 2016.

<sup>42</sup> Nota Commissario AP del 24 gennaio 2017 (prot. 315U/18 del 9 gennaio 2018).

<sup>43</sup> La Società terminalista si insediò nel 1993 a seguito della sottoscrizione di un protocollo di intesa con lo Stato, finalizzato all’apertura del *terminal* di *transshipment* con aspettativa di volumi di traffico non inferiori a un milione di TEU e posti di lavoro per 450 lavoratori. Si rammenta che, nel 2003, il medesimo terminalista ha ottenuto l’ulteriore concessione di banchine e piazzali con l’impegno programmatico di movimentare almeno 4,5 milioni di TEU all’anno. Si tratta di due di superfici, aree e banchine, su cui svolgere attività portuale autorizzata (incluse fra le 7) rispettivamente di:

- 1.558.047,16 mq (1.076.501,45 mq nel 1996 all’atto della concessione per la durata di 40 anni, 58.600,00 mq con atto suppletivo nel 2000; 351.164,71 mila con atto suppletivo nel 2003, 33.350,00 mq con atto suppletivo nel 2009 e 39.931 mq con ulteriore atto suppletivo nel medesimo anno. Ai sensi dell’art. 42 del Codice della Navigazione l’Ente ha provveduto a revocare la concessione per 1.500 mq per ospitare il sedime della Sede della Polizia di frontiera;
- 240.658 mq (214.681 mq circa all’atto della concessione demaniale marittima per trent’anni nel 2000 con scadenza 2030, 25.977 mq con atto suppletivo del 1° dicembre 2005).

In sede istruttoria l’Ente ha riferito che “gli eventuali dati trasmessi e diversi rispetto a quelli riportati nelle Relazioni Annuali dell’Ente sono verosimilmente dovuti a refusi materiali”.

<sup>44</sup> Una seconda concessionaria impegnata nel trasporto autoveicoli, nell’ottica prevalente di scambi con la fabbrica di Melfi, è stata convenzionata per condividere la gestione della banchina di Gioia Tauro in data 28 novembre 2000, con una Concessione demaniale trentennale.

base ad elementi standardizzati e precostituiti, ma viene determinata caso per caso in stretta aderenza al piano finanziario di ammortamento del costo dell'opera ed in funzione dei livelli tariffari applicabili e dell'ammontare del contributo dello Stato per la realizzazione dell'investimento"<sup>45</sup>.

Per una completa e trasparente visione d'insieme s'invita l'Ente a provvedere alla pubblicazione sul sito istituzionale di tutti gli atti concernenti le concessioni portuali e i relativi contratti e piani industriali che rientrano tra le concessioni di cui all'art. 23, c. 1, lett. a), del d.lgs. n. 33 del 2013 e all'art. 1, c. 16, lett. a), della l. n. 190 del 2012.

Per quanto attiene ai dati relativi all'accertamento dei canoni demaniali, questi, come riporta la seguente tabella, sono in linea con l'esercizio precedente attestandosi, nel 2017, a 2,5 milioni di euro (2,57 milioni di euro nel 2016).

Nello stesso anno si rileva, invece, un miglioramento della capacità di riscossione dell'Ente, che passa da una percentuale del 68,73 per cento nel 2016 al 74,67 per cento del 2017.

**Tabella 10. 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
2016	2.576.458,35	1.770.861,08	805.597,27	68,73	31,27
2017	2.518.306,62	1.880.536,06	637.762,31	74,67	25,33
<b>Totale</b>	<b>5.381.593,66</b>	<b>3.662.819,92</b>	<b>1.718.773,74</b>	<b>68,06</b>	<b>31,94</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

Le somme da riscuotere, seppur in calo, restano elevate – oltre 637 mila euro a fine 2017 – e ciò dipende anche dalla mancata informatizzazione di alcuni uffici che la Corte, come già il Collegio dei revisori (da ultimo nel dicembre 2017), ritiene sia urgente realizzare.

Il Collegio dei revisori ha sottolineato, a più riprese, criticità legate a ritardi nella riscossione dei canoni ed ai tardivi rinnovi di titoli concessori di numerosi soggetti che, ciononostante hanno continuato ad operare nell'ambito portuale pur privi del necessario titolo. Tale situazione potrebbe generare effetti negativi per l'AP sia per i mancati introiti dei correlati canoni demaniali sia in termini di responsabilità diretta in caso di eventuali sinistri. Riguardo a tale ritardo con cui si gestiscono alcuni rinnovi contrattuali, l'AP ha comunicato in sede istruttoria che si preferisce agire in proroga di fatto delle concessioni per evitare di perdere continuità di introiti e di caricare ulteriori costi amministrativi.

<sup>45</sup> Corte dei conti, Sezioni riunite, Ad. 17 febbraio 1998, "Richiesta di registrazione della nuova convenzione tra l'ANAS e la Società Autostrade SpA".

La Corte esprime riserve in ordine a tale comportamento ed invita l'AP a adottare tempestivamente ordinate e legittime procedure amministrative di rinnovo delle concessioni. Desta preoccupazione, in particolare, l'annosa vicenda, già citata nella precedente relazione, risalente al 2005 e riguardante il recupero della misura intera dei canoni demaniali nei confronti di due concessionari che versavano, sulla base di un precedente accordo, canoni inferiori rispetto alle tabelle ministeriali all'epoca vigenti. Con riferimento a ciò sarebbe auspicabile, per l'erario pubblico, la sollecita soluzione positiva, anche in considerazione del lungo tempo trascorso.

In materia si segnala la specifica verifica amministrativa della Direzione generale per la vigilanza sulla Autorità portuali<sup>46</sup>, tuttora in corso, che avvalendosi anche dei collegi dei revisori vuole accertare la correttezza degli adempimenti amministrativi delle singole concessioni demaniali marittime rilasciate dalle Autorità portuali. È, inoltre, oggetto di tale indagine la verifica delle partite creditorie relative al totale dei residui attivi presenti al 31 dicembre 2017.

Nella tabella n. 11 è data evidenza del rapporto tra canoni demaniali ed entrate correnti dell'AP che risulta in leggera flessione.

**Tabella 11. Rapporto tra canoni demaniali ed entrate correnti**

	2016	2017
entrate dai canoni	2.576.458	2.518.298
entrate correnti	22.127.129	26.939.866
incidenza %	11,64	9,35

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

Le entrate da canoni demaniali costituiscono rispettivamente l'11,64 per cento nel 2016 e il 9,35 per cento nel 2017 delle entrate correnti dell'AP.

Per quanto attiene alla gestione amministrativa del demanio marittimo si ribadisce che, con l'entrata in vigore del d.lgs. n. 169 del 2016, è ineludibile l'utilizzo del Sistema informativo del demanio (SID), aspetto su cui si osserva la perdurante carenza<sup>47</sup>. Tanto premesso, al fine di consentire l'esatta individuazione, lo stato di utilizzo dei beni, la gestione efficiente delle

<sup>46</sup> Con note n. 28078 del 18 luglio 2017, n.16240 del 18 giugno 2018 e n. 216586 del 20 giugno 2018 il Ministero vigilante ha sollecitato i Collegi dei revisori dei conti a riferire in ordine a alle modalità di affidamento, gli estremi di ciascun atto concessorio, l'entità del canone annuale, dei residui attivi, delle rateizzazioni, degli accertamenti, delle reversali, degli incassi, degli strumenti posti a garanzia della concessione, dell'applicazione di interessi per ritardato pagamento e lo stato e l'entità di eventuali contenziosi.

<sup>47</sup> Tale convincimento è ripreso anche dal Collegio dei revisori, che dopo aver esaminato la documentazione esibita dall'Ente, nella riunione del 20 aprile 2018, ha rilevato che "il sistema di rilevazione dei canoni e dei relativi rapporti a credito e debito sono gestiti tuttora con modalità manuale non collegata al sistema di rilevazione contabile dell'Autorità Portuale".

concessioni e la verifica analitica degli importi dovuti, si auspica che l'Ente ponga celermente in essere ogni azione finalizzata a permettere l'integrazione della gestione contabile dei canoni con il sistema di rilevazione generale della contabilità dell'AP ed adegui detto sistema alle procedure del SID, in linea con le prescrizioni impartite dal Ministero vigilante ed in accordo con l'Amministrazione tributaria.

L'AP ha comunicato di aver trasmesso al portale del MEF le notizie concernenti i beni immobili (unità immobiliari e terreni), le concessioni e le partecipazioni detenute ai sensi dell'art. 2, c. 222, l. n. 191 del 2009, del d.m. 30 luglio 2010, della l. n. 114 del 2014 e del d.i. 25 gennaio 2015.

## 5.2 Servizi ausiliari di interesse generale.

Per ciò che concerne i servizi di interesse generale, il d. l.gs. n. 232 del 2017 ha disposto l'abrogazione della norma che rinviava ad un decreto del MIT l'individuazione degli stessi nell'ambito portuale (in quanto la precedente normativa appariva obsoleta)<sup>48</sup>, si è, pertanto, operata l'abrogazione implicita del d.m. 14 novembre del 1994<sup>49</sup> in quanto sono sopravvenute normative di settore che disciplinano compiutamente la prestazione di tali servizi. Il Ministero vigilante, con circolare n.10251 del 17 aprile 2018, ha indicato che la competenza a gestire ed erogare i servizi di interesse generale previsti dal citato d.m. abrogato, spetta ora *ex lege* alle differenti autorità amministrative indicate dalle discipline di settore, ferma la valutazione che l'AP possa decidere di operare autonomamente nell'ambito delle proprie competenze. Non sussiste, pertanto, alcun obbligo per l'AP riferito all'affidamento dei suddetti servizi, fatta eccezione per quello di derivazione comunitaria (direttiva 2000/59/CE; d.l.gs n. 182 del 2003) concernente il ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi. L'AP, in ordine a tale ultima attività,

---

<sup>48</sup> Il decreto ministeriale del 14 novembre 1994, ora abrogato, indicava i seguenti servizi: A) Servizi di illuminazione. Tali servizi riguardano la gestione degli impianti di illuminazione e le relative manutenzioni, nonché la distribuzione di energia elettrica ai concessionari, agli utenti portuali e alle unità navali. B) Servizi di pulizia e raccolta rifiuti. Pulizia, raccolta dei rifiuti e sversamento a discarica relativa agli spazi, ai locali e alle infrastrutture comuni e presso i soggetti terzi (concessionari, utenti, imprese portuali, navi). Derattizzazione, disinfestazione e simili. Gestione della rete fognaria. Pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali. C) Servizio idrico. Gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete idrica e relative manutenzioni. Fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari ed agli utenti. D) Servizi di manutenzione e riparazione. Tali servizi sono riferiti ai beni, agli impianti, ai sistemi tecnici e tecnologici, ai mezzi meccanici oggetto di concessione, di proprietà, ovvero utilizzati da soggetti operanti in porto. E) Stazioni marittime passeggeri. Gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri. F) Servizi informatici e telematici. Fornitura di sistemi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni resi alle amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, alla utenza e, più in generale, ai servizi marittimi. G) Servizi comuni al settore industriale e al settore commerciale del porto.

<sup>49</sup> Sul decreto si è espresso il Consiglio di Stato, Sez. VI con il parere n. 1668 del 2017 valutando in modo favorevole la scelta soppressiva della legge nella parte in cui operava il rinvio al "decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per quanto riguarda l'individuazione dei servizi di interesse generale".

ha riferito che l'aggiornamento triennale del Piano di gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi e dei residui del carico, a suo tempo inviato alla competente struttura regionale per l'approvazione prescritta dall'art. 4, c. 6, del d.l.gs. n. 182 del 2003, con nota n. 6601 del 14 maggio 2010, non risulta ancora approvato. L'AP ha comunicato, pertanto, di non aver ancora potuto procedere ad indire una selezione con evidenza pubblica<sup>50</sup>. L'AP ha sollecitato alla Regione l'approvazione di detto Piano con richieste nelle date del 18 maggio 2017 e 20 giugno 2017 e, da ultimo, ha depositato una nuova proposta presso la Regione il 27 novembre 2017, ma a tutt'oggi, non si hanno notizie della conclusione del procedimento. Al riguardo si auspica una pronta definizione amministrativa di tale *iter*.

Il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nel porto di Corigliano Calabro era stato approvato con apposita ordinanza n.7063 in data 17 giugno 2008 del Commissario di Governo delegato per l'emergenza ambientale nel territorio della Regione Calabria<sup>51</sup>.

L'AP, in sede istruttoria ha poi evidenziato che i servizi di illuminazione sono assicurati mediante contratti di natura privatistica stipulati dai singoli concessionari con le aziende erogatrici della fornitura, accollandosi i relativi oneri, mentre l'Ente portuale provvede a sostenere i soli costi inerenti all'illuminazione delle parti comuni dei porti rientranti nella propria circoscrizione territoriale.

Anche il servizio idrico è assicurato con contratti privatistici stipulati tra i concessionari ed il Consorzio I.A.M. (Iniziative ambientali meridionali), costituito da una rete di comuni vicini, a sua volta convenzionato con il Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive (CORAP) - struttura che ha assorbito i preesistenti Consorzi ASI – per la gestione e la manutenzione degli impianti di adduzione, collettamento e smistamento realizzati con risorse

---

<sup>50</sup> L'approvazione del vigente Piano di raccolta rifiuti da nave è avvenuta con Ordinanza n. 4881 del 22 settembre 2006 del Commissario Delegato per l'emergenza ambientale nel territorio della Regione Calabria.

<sup>51</sup> Per ciò che concerne il servizio di ritiro dei rifiuti e dei residui del carico prodotti a bordo delle navi nel porto di Crotona l'AP, a seguito di acquisizione postuma di una certificazione antimafia di natura interdittiva rilasciata dalla Prefettura di Crotona, aveva revocato la succitata concessione n. 10 del 2012. Il T.A.R. di Catanzaro con sentenza n. 1722 del 2015 aveva disposto l'annullamento della predetta informativa interdittiva e il decreto AP n. 54 del 2014 e l'AP, in data 18 gennaio 2016, aveva ripristinato l'efficacia giuridica della concessione n. 10 del 2012 per il periodo di vigenza residuo. Successivamente il Consiglio di Stato – Sezione terza, con la Sentenza n. 2683 del 2016 aveva integralmente riformato la Sentenza del T.A.R. di Catanzaro – Sez. e l'Ente con Decreto n. 56 del 2016 del 23 giugno 2016, ha revocato tutti i provvedimenti amministrativi, rilasciati a favore della predetta Società. A seguito di riesame della propria posizione ai fini della certificazione antimafia la Società è stata iscritta dalla Prefettura di Crotona nella *white list* tra i fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a tentativo di infiltrazione mafiosa (art. 1 commi dal 52 al 57, della l. n.190 del 2012; d.p.c.m. 18 aprile 2013) e ha chiesto all'AP di dare corso agli effetti riparatori procedendo al ripristino della concessione di affidamento n. 10 del 6 settembre 2012. L'Ente portuale, acquisita il parere dell'Avvocatura dello Stato e considerata l'intervenuta scadenza della predetta concessione, ha l'intenzione di dare corso ad una nuova procedura di evidenza pubblica.

finanziarie pubbliche all'epoca della costruzione del porto di Gioia Tauro e trasferiti alla Regione Calabria dall'Agensud (già Cassa per il Mezzogiorno).

Il servizio di trazione ferroviaria è assicurato mediante contratti di natura privatistica stipulati dai singoli concessionari terminalisti con gli operatori ferroviari titolari di licenza di trazione ferroviaria prevista dal d.l.gs. n. 112 del 2015.

Per quanto attiene ai servizi informatici e telematici riservati ai passeggeri<sup>52</sup> e a quelli comuni al settore industriale e al settore commerciale del porto<sup>53</sup>, l'AP ha riferito che gli stessi non sono stati ad oggi sviluppati poiché non se ne è ravvisata la necessità.

L'AP ha comunicato che le forniture di energia elettrica, gas, carburante, buoni pasto, telefonia fissa e mobile, combustibili per riscaldamento e buoni pasto avvengono attraverso convenzioni Consip ai sensi dell'art. 1 comma 7, del d.l. n. 95 del 2012, convertito in l. n. 135 del 2012.

Nel caso di acquisti di beni e servizi informatici sopra soglia (art. 1. commi 512 e 516 della l. n. 208 del 2015 e art. 35 del d.lgs. n. 50 del 2016), si richiama l'attenzione dell'Ente in ordine all'obbligo di ricorrere agli strumenti di acquisto e negoziazione della CONSIP e dei soggetti aggregatori, salvo autorizzazione motivata resa dall'organo di vertice, all'acquisto autonomo per indisponibilità o inidoneità del bene o servizio oggetto di convenzione ovvero nei casi di necessità e urgenza, da trasmettere all'ANAC e all'AgID.

### **5.3 Operazioni portuali e altre attività commerciali ed industriali**

L'art. 6 c. 1, lettera a) della l. n. 84 del 1994 affida all'AP 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 e, a tal fine, sono stati adottati e aggiornati specifici regolamenti.

Le citate operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'AP ai sensi degli artt. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994. L'attività autorizzatoria è tra quelle più significative svolte per garantire i migliori servizi portuali, anche perché contribuisce con quota importante alle entrate complessive dell'Ente.

---

<sup>52</sup> Tali servizi sono generalmente riferiti alla fornitura di sistemi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazione resi alle amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, all'utenza e, più in generale, ai servizi marittimi.

<sup>53</sup> Gestione di parcheggi, accosti attrezzati, bacini di carenaggio per il settore industriale; gestione di parcheggi attrezzati e strutture di supporto all'autotrasporto ed agli altri operatori ed utenti del settore commerciale.

La seguente tabella evidenzia il numero massimo di autorizzazioni<sup>54</sup> che l'AP, tenuto conto della capacità operativa dello scalo, ha confermato nel 2017 (uguale al 2016) al fine di assicurare la concorrenza nello svolgimento delle operazioni e nell'erogazione dei servizi e delle attività portuali<sup>55</sup>.

**Tabella 12. Numero massimo autorizzazioni per operazioni servizi portuali.**

Descrizione	2017				Tot.
	Gioia Tauro	Crotone	Corigliano	Villa S.G.	
<b>Operazioni portuali</b>	7	6	2	6	21
<b>Servizi portuali:</b>					
1.Incolonnam. automezzi con passeggeri	0	0	0	5	5
2.Riparazione manutenzione contenitori	7	2	2	0	11
3.Sorveglianza/vigilanza antifurto-antincendio	3	2	2		7
4.Servizio shuttle merci	8	4	4		16
5.Noleggio mezzi sollevamento e traslazione	5	4	4	5	18
6.Rizzaggio, derizzaggio, fissaggio merce, taccaggio auto, su navi, vagoni ferroviari	7	3	2	5	17
7.Pesatura merci	0	3	2	5	10
8.Marcatura, smarcatura, conteggio, cernita merce	0	3	2	5	10
9.Pulizia merci e ricondizionamento colli	0	3	2	0	5
10.Controllo qualitativo/quantitativo merce		3	2	0	5
11.Tramacco (Riempimento /svuotamento contenitori)	4	3	4	0	11
12. Eliminazione residui ciclo operazioni portuali	0	0	0	5	5
13.Servizio conteggio veicoli	0	0	0	5	5
14.Servizio di bigliettazione	0	0	0	5	5
<b>TOTALE AUTORIZZAZIONI</b>	<b>41</b>	<b>36</b>	<b>28</b>	<b>46</b>	<b>151</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

Rispetto alla pianificazione autorizzatoria illustrata nella tabella n. 12, allo svolgimento delle operazioni portuali, su un massimo di 21 sono stati autorizzati rispettivamente n. 13 soggetti (n. 10 nel 2016); n. 16 soggetti (n. 9 nel 2016) su un massimo di 130 sono stati autorizzati all'esecuzione di servizi portuali. Le nuove autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali hanno ad oggetto il noleggio di mezzi meccanici di sollevamento e traslazione, riparazione, manutenzione e marcatura. I titolari delle due già menzionate principali concessioni, ai sensi dell'articolo 18 della l. n. 84 del 1994, rientrano, in un raccordo funzionale, anche fra i titolari di autorizzazioni ai servizi portuali.

<sup>54</sup> Incluse le autorizzazioni agli operatori terminalisti titolari di concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 della l. n. 84 del 1994.

<sup>55</sup> L'art. 15 della l. 28 gennaio 1994, n. 84 prevede l'istituzione di una Commissione consultiva composta da rappresentanti dei lavoratori e delle imprese cui ha attribuito il ruolo di organo consultivo in ordine "al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle autorizzazioni e delle concessioni di cui rispettivamente agli artt. 16 e 18 nonché alla organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della manodopera ed alla formazione professionale dei lavoratori".



## 5.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali ed opere di grande infrastrutturazione.

Le seguenti tabelle riportano l'elenco dei lavori, svolti nel 2017, di manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni dell'AP.

**Tabella 13. Lavori manutenzione ordinaria e straordinaria 2017**

Oggetto	Importi
Adeguamento strutturale banchine. Realizzazione terza via di corsa tratto 'D' banchina Levante (lavori complementari)	810.000
Realizzazione piastra per installazione scanner radiografica container mezzi trasporto	10.000
Potatura, decespugliamento sfalcio lungo fascia sicurezza Porto di Gioia Tauro	18.100
Manutenzione straordinaria raccordi ferroviari interno area doganale Porto di Gioia Tauro	38.861
Rimozione palo sostegno TE n.74 interferente con cavalcavia progetto 'Completamento sviluppo Comparto Nord'	17.814
Esecuzione pulizia, potatura e decespugliamento aree sud-zona caserme porto di Gioia Tauro	4.500
Riparazione e ripristino dei sistemi di sostegno dei parabordi della banchina di levante - Porto di Gioia Tauro	11.520
Spostamento cavi alimentazione Gru banchina CR4 e CR5 dalla cabina B1, in cavidotto esistente e parallelo al binario	35.000
Commissione collaudo lavori adeguamento tratto banchina nord e relativo approfondimento dei fondali	50.000
Servizio di Radioprotezione	4.580
Appalto relativo all'esecuzioni di rilievi batimetrici nel porto Gioia Tauro	23.550
Spazzamento meccanico/ manuale, rimozione rifiuti, recupero o smaltimento aree comuni Porto di Palmi	4.876
Sistemazione dei segnalamenti marittimi (fari d'ingresso porto) del porto di Gioia Tauro	8.500
Ripristino fanali ingresso verde/rosso- rosso fisso Porto Taureana Palmi con 3 anni assistenza totale	7.000
Realizzazione e posa in opera di una passerella fissa per imbarco/sbarco sulla motovedetta della GdF di GT	3.500
Sistemazione tetto Gate ingresso Porto Gioia Tauro per infiltrazioni d'acqua piovana	10.980
Sistemazione recinzione area Amm.ni Stato-Darsena Marinai d'Italia e adeguamento scale fanali blu e rosso del porto	3.050
Realizzazione vetrata alluminio anodizzato argento - mq. 3,35 con vetro antisfondamento e messa in opera	793
<b>TOTALE</b>	<b>1.062.624</b>

Fonte: AP.

I lavori di manutenzione hanno riguardato, per la maggior parte, l'adeguamento infrastrutturale del Porto di Gioia Tauro, funzionale alla realizzazione della terza via di corsa del tratto "D" della banchina di Levante al fine di aumentare la competitività del porto, i livelli di sicurezza dello scalo e la navigabilità interna.

Per quanto attiene ai lavori di grande infrastrutturazione si riportano, di seguito, le schede con le informazioni fornite dall'AP in sede istruttoria e nella Relazione annuale sull'attività<sup>56</sup>. L'importo totale, ed i vari parziali riportati in tabella non sono riferiti al solo 2017 poiché i lavori prevedono tempi di realizzazione che abbracciano più esercizi. I dati riportati nella tabella n. 14 forniscono un quadro generale del fenomeno in esame. Nel 2017 si è concluso l'appalto per la fornitura "chiavi in mano" di un "Sistema di ispezione scanner mobile non invasivo" dei container e, a seguito della sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra AP e

<sup>56</sup> La Relazione annuale di attività è stata approvata, ai sensi dell'art.9 c.3, lettera c) della l. n. 84 del 1994 con deliberazione del Comitato portuale n. 118 del 8 maggio 2018.

Agenzia delle dogane, è stata, conseguentemente, avviata la formazione per 20 addetti del personale della medesima Agenzia delle dogane e dei monopoli cui spetta la vigilanza ed il controllo sulle merci in transito da e verso i porti nazionali, europei e mondiali<sup>57</sup>.

Il rafforzamento del circuito delle verifiche doganali e dei servizi di *intelligence* e di controllo dei *container* movimentati, riveste un'importanza strategica per il contrasto alle infiltrazioni della criminalità organizzata e al traffico di stupefacenti e merci contraffatte<sup>58</sup>, anche in considerazione delle oggettive difficoltà territoriali in cui opera l'AP, chiamata a favorire il contrasto e la disarticolazione del "fenomeno mafioso locale", così come rilevato in molteplici indagini penali.

---

<sup>57</sup> Nella Relazione Annuale 2016 (pag. 860) la Direzione nazionale antimafia e antiterrorismo ha evidenziato che da tempo è stato sperimentato un collaudato modulo investigativo, che ha fatto registrare la fattiva collaborazione dell'Agenzia delle Dogane ed in particolare dell'Ufficio Centrale Antifrode di Roma con la Guardia di Finanza di Reggio Calabria. Tale modulo operativo ha consentito di raggiungere risultati straordinari, con l'effettuazione di 10 sequestri ed il rinvenimento complessivo di 1.534 Kg di cocaina, quantitativo cui va aggiunta la sostanza sequestrata all'estero a seguito di segnalazione proveniente da Reggio Calabria.

<sup>58</sup> Sul punto si rinvia alle Relazioni del Ministro dell'Interno al Parlamento, "Attività svolte e risultati conseguiti dalla Direzione investigativa antimafia", es. 2017 e 2018 e alla Relazione conclusiva della Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, "anche straniere", Approvata nella seduta del 7 febbraio 2018, pag. 68".

**Tabella 14. Lavori di grande infrastrutturazione al 31 dicembre 2017**

n.	Descrizione intervento	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lavori	Data di fine lavori	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Perizia di variante o suppletiva	Costo totale lavori	Stato avanzamento lavori	collaudo
1	Porto di Gioia Tauro: "Adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante del tratto "D" e realizzazione della terza via di corsa	35,10 mln di euro: 19,35 mln di euro PON 2007/20 5,65 mln di euro PAC, 10,10 mln di euro MIT	15/3/2012	29/7/2013	31/3/2017	Procedura aperta (art.60 del g.lgs.n. 50/2016 offerta econ. più vantaggiosa (art. 95 del d.lgs. 50/2016)	24.690.451,12 lavori e 351.319,51 progettazione	Importo di perizia di variante tecnica e suppletiva del 22 aprile 2015 euro 26,39 mln d euro	26.39 mln di euro: 351 mila euro progettazione esecutiva e 26 mln di euro esecuzione lavori	26.046.529,40	In corso di esecuzione
2	Porto di Gioia Tauro: adeguamento del tratto di banchina nord esistente a quelli in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali	6,97 mln di euro: 1,47 mln di euro PON Reti e Mobilità (2007/2013) 5,50 mln di euro PON 2014/2020	19/9/2014	6/10/2015		Procedura aperta (art.60 del g.lgs.n. 50/2016 offerta econ. più vantaggiosa (art. 95 del d.lgs. 50/2016)	5.322.974,70		5.322.974,70	4.270.406,93	
3	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord - Viabilità	20 mln di euro: 1,83 mln di euro PON Reti e Mobilità 2007/2013, 18,17 mln di euro PON 2014/2020	29/5/2014	16/10/2015		Procedura aperta (art.60 del g.lgs.n. 50/2016 offerta econ. più vantaggiosa (art. 95 del d.lgs. 50/2016)	11.435.385,02	Perizia di variante tecnica e suppletiva per un maggiore importo di 97 mila euro Approvata il 20 ottobre 2016	11.532.657,75	8.834.218,16	
4	"Lavori di straordinaria manutenzione della berma al piede del molo nord"	2,65 mln di euro Bilancio dell'Ente	28/11/2013	20/1/2016		Procedura aperta art. 60 e 61 e 95 del d. lgs. 163/2006	1.674.529,97		1.674.529,97	1.402.104,06	

n.	Descrizione intervento	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lavori	Data di fine lavori	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Perizia di variante o suppletiva	Costo totale lavori	Stato avanzamento lavori	collaudo
5	“Realizzazione piattaforma integrata servizi informativi a utenti e operatori del porto di Gioia Tauro	10 mln di euro Finanziamento MIT	2/10/2014	Lavori non iniziati		Procedura aperta (art.60 del g.lgs.n. 50/2016 offerta econ. più vantaggiosa (art. 95 del d.lgs. 50/2016)	8.179.246,56		8.179.246,56		
6	“Completamento reti antincendio, idrica e raccolta acque bianche con impianto di trattamento acque di prima pioggia” - Porto di Corigliano	1 mln di euro Bilancio dell’Ente	28/3/2014	13/7/2015		Procedura aperta art. 60 e 61 e 95 del d. lgs. 163/2006	651.232,50		651.232,50	30.000,00	
7	“Realizzazione capannone industriale nella Zona Franca del porto di Gioia Tauro ex Isotta Fraschini”	16,50 mln di euro Finanziamento MIT	20/2/2013	20/1/2017		Procedura aperta (art.60 del g.lgs.n. 50/2016 offerta econ. più vantaggiosa (art. 95 del d.lgs. 50/2016)	10.942.494,00		10.942.494,00	2.395.054,01	
8	“Manutenzione della recinzione portuale doganale del porto di Gioia Tauro”	163 mila euro Bilancio dell’Ente	12/1/2017	10/10/2017		Procedura aperta art. 60 e 61 e 95 del d. lgs. 163/2006	92.398,87				

**Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.**

Sempre con riferimento alle opere di grande infrastrutturazione l'AP ha, inoltre, evidenziato che mediante *project financing* è attualmente in corso di realizzazione il nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro per un importo complessivo di 40 milioni di euro, coperto per 20 milioni con fondi pubblici<sup>59</sup> e 20 milioni con fondi privati. La tabella seguente illustra le opere finanziate con i fondi comunitari (2014-2020) evidenziando gli importi rendicontati al 31 dicembre 2017 data di chiusura definitiva della precedente programmazione comunitaria<sup>60</sup>. Per quanto attiene la Programmazione 2014- 2020, l'Autorità di gestione (AdG) ha comunicato che gli interventi interessanti la Regione Calabria sono stati indicati nel "Documento di sviluppo e proposte" predisposto dal Tavolo locale dell'Area logistica integrata (ALI) di Gioia Tauro e saranno presi in esame nel mese di dicembre 2018 per essere poi ammessi a finanziamento secondo le procedure del Tavolo centrale di coordinamento di tutte le Aree logistiche integrate meridionali.

**Tabella 15. Opere finanziate con fondi comunitari (2014-2020)**

Descrizione intervento	Fonte di finanziamento	Importo rendicontato
Adeguamento strutturale banchina levante e realizzazione terza via di corsa	(35,1 mln euro: 19,3 mln di euro PON 2007/2013, 5,5 mln di euro PAC e 10,1 mln di euro dal MIT	5,54 mln di euro PAC
Nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro	44,10 mln di euro Fondi PON Reti Mobilità 2007/2013 e 18,17 mln di euro fondi PON 2014/2020	0
Adeguamento del tratto di banchina nord e relativo approfondimento dei fondali	6,9 mln di euro: 1.4 mln PON 2007/2013, 5,5 mln di euro nuova programmazione 2014/2020.	0
Completamento viabilità comparto nord	20 mln euro: 1.8 mln di euro risorse PON 2007/2013 e 18,1 mln di euro fondi della nuova programmazione 2014/2020	0

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

L'AP ha evidenziato che la criticità maggiore nella gestione di tali fondi è stata determinata dal ritardo nella sottoscrizione dell'Accordo di programma quadro (APQ), avvenuta solo ad

<sup>59</sup> Per 44 mila euro con Fondo PON Reti e Mobilità 2007/2013 e per 19.955.899,74 euro con Fondi della nuova programmazione 2014/2020. RFI ha confermato che è in corso di realizzazione il gateway ferroviario, con partecipazione del concessionario, su un'area di circa 280 mila mq, con tre binari; l'ultimazione dei lavori è prevista entro il 2018 con operatività a partire dai primi mesi del 2019. L'investimento rientra tra le opere previste dal Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

<sup>60</sup> L'AdG ha precisato in sede istruttoria che, per quanto riguarda le quote degli interventi a valere sul finanziamento del PON 2007-13, le risorse sono state già erogate all'Ente mentre per la parte PAC (Piano di azione e coesione) sono in corso le procedure propedeutiche all'erogazione delle somme previste di euro 6.143.326,31.

ottobre 2010, per cui si è potuto dare seguito a tutte le attività legate agli appalti, comprese le progettazioni, solo nell'anno 2011. Altri impedimenti sono derivati dai ricorsi al TAR attivati da parte di alcune ditte partecipanti alla procedura di gara, fin dalla fase di aggiudicazione dei lavori.

I progetti sopra riportati, come affermato dall'Ente, sono stati rimodulati con decreto dell'Autorità di Gestione del PON "Reti e Mobilità" 2007-2013 n. 10999 del 30 dicembre 2015 che interessa gli importi a valere sul PON 2007-2013, sul PAC (piano di azione e coesione) e sulla nuova programmazione del PON 2014-2020. Con atto del 21 settembre 2017, l'Autorità di Gestione del PON " Infrastrutture e reti" 2014-2020 ha dichiarato ammissibili, così come rimodulati, sia i progetti sia gli importi sopra richiamati e rinvia alla stipula delle relative convenzioni. Con riferimento al porto di Gioia Tauro, l'Autorità di gestione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, appositamente interpellata in sede istruttoria, ha evidenziato che sono in corso di approfondimenti legali su possibili anomalie relative al contratto di concessione (PPP) relativa alla realizzazione del "Nuovo Terminal Intermodale da realizzarsi nell'ambito portuale di Gioia Tauro", per un importo finanziario pari a euro 19.955.899,74.

Nell'anno 2017 non è stata sottoscritta ancora alcuna convenzione e l'Ente, al fine di evitare ritardi sui lavori e possibili contenziosi (considerato che gli interventi erano stati già contrattualizzati nella programmazione 2007-2013), ha anticipato le somme con fondi di bilancio. L'Ente ha ribadito che i tempi di realizzazione degli interventi abbracciano più esercizi ed ha ricordato le succitate criticità che hanno ritardato l'avvio dei lavori <sup>61</sup>. Al riguardo si rammenta che la rendicontabilità delle spese sulla nuova programmazione 2014-2020 è possibile solo per gli importi erogati a partire dal primo gennaio 2014.

Per quanto attiene al nuovo ciclo di programmazione delle risorse comunitarie 2014-2020, l'AP ha evidenziato che, alla data odierna, non sono ancora stati definiti tra la Regione Calabria e il MIT i nuovi interventi da finanziare con i fondi PON. Questa Corte ne sollecita una pronta definizione al fine di assicurare l'impiego delle risorse comunitarie.

---

<sup>61</sup> L'Ente segnala che i ritardi accumulati per l'intervento relativo al "Nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro" sono dovuti principalmente dalle procedure previste per i bandi di gara da effettuare ai sensi dell'art. 183 del d.lgs. n. 50 del 2016 (Finanza di progetto). Comunicazione non condivisibile.

## 5.5 Spese per prestazioni istituzionali

Le uscite per prestazioni istituzionali comprendono le forniture erogate da parte di 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 16. Uscite per erogazione servizi generali e attività promozionali.**

Descrizione	2016	2017	Var.Ass. '17/'16	Δ '17/'16	Inc.%
Prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali - spese per utenze portuali varie	1.129.131,42	1.136.261,31	7.129,89	0,63	55,22
Prestazioni di terzi per manutenzioni ordinarie delle parti comuni con fondi propri	289.598,82	111.055,05	-178.543,77	-61,65	5,40
Prestazioni di terzi per studi ed opere di pianificazione	537.938,00	54.540,00	-483.398,00	-89,86	2,65
Spese promozionali e di propaganda	99.382,22	70.647,51	-28.734,71	-28,91	3,43
Spese connesse all'attività di <i>security</i> portuale	1.574,97	10.722,78	9.147,81	580,82	0,52
<b>Totale</b>	<b>2.057.625,43</b>	<b>1.383.226,65</b>	<b>-674.398,78</b>	<b>-32,78</b>	<b>67,22</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

Le uscite per prestazioni istituzionali sono in diminuzione del 33 per cento nel 2017. In particolare, le spese di gestione dei servizi portuali<sup>62</sup> sono in aumento dello 0,6 per cento nel 2017, le spese per manutenzioni ordinarie delle parti comuni diminuiscono del 62 per cento nel 2017, le prestazioni di terzi per studi ed opere di pianificazione diminuiscono sensibilmente nel 2017 (-90 per cento sul 2016), le spese promozionali<sup>63</sup> subiscono una diminuzione del 29 per cento nel 2017.

<sup>62</sup> Per il 70 per cento hanno, fra l'altro, riguardato 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.

<sup>63</sup> Nel 2017 l'AP ha partecipato ai seguenti eventi: "Fruit Logistica 2017" di Berlino dal 8 al 10 febbraio 2017 e, al fine di promuovere i porti di Crotona e Corigliano Calabro, ha confermato la partecipazione al MedCruise International, ha partecipato al Global Seatrade Cruise - (settore crociere - porti Crotona, Corigliano Calabro e Palmi) che si è tenuto a Fort Lauderdale (Miami-Florida) dal 13 al 16 marzo 2017 e ha proseguito il progetto PortoLab 2017.

## 5.6 Traffico portuale

L'elevata specializzazione nel *transshipment* ha consentito, come detto, al Porto di Gioia Tauro di diventare uno snodo fondamentale nel traffico di merce trasportata a mezzo *container* nel Mediterraneo. Si riscontra, però, la perdita complessiva di competitività internazionale del *transshipment*, sia a causa dei nuovi porti nei Paesi emergenti del Mediterraneo, sia delle politiche di riduzione dei costi portuali delle penisole balcaniche, iberiche e del porto di Malta, sia infine dell'incremento dei vantaggi offerti da nuove attività di innovazione e formazione.

Nel 2017 il porto di Gioia Tauro ha segnato un sensibile calo dei traffici dopo la fase di recupero che aveva caratterizzato il 2016. Il porto calabrese ha perso il primato nella movimentazione di *container* in Italia, a favore di Genova, e ulteriori quote di mercato rispetto agli altri principali scali del Mediterraneo passando dal primo posto del 2007 al nono posto del 2017<sup>64</sup>.

I volumi dei traffici delle merci nel 2017 registrano un decremento sull'esercizio precedente. In particolare, i *container* fanno registrare un decremento passando da 2.797.070 TEU<sup>65</sup> a 2.448.569 TEU<sup>66</sup> (-12,46 per cento). Il settore auto, al contrario, fa registrare una notevole crescita dei volumi movimentati che passano da 21.554 unità nel 2016 a 175.550 unità nel 2017 evidenziando la particolare vocazione del porto ad essere *hub* automobilistico centrale per l'area del Mediterraneo, attraverso il trasporto delle merci su ferro.

L'AP ha, a più riprese, evidenziato, per favorire lo sviluppo economico e occupazionale del territorio e per rafforzare la competitività a livello internazionale, l'esigenza di diversificare le attività portuali e di affiancare, alla spiccata vocazione di *transshipment*, anche quella di *hub* portuale dotato di moderni servizi di logistica.

Questa Corte è dell'avviso che ciò permetterebbe di creare le condizioni per moltiplicare il traffico merci da e verso l'entroterra. E', dunque, auspicabile che lo sviluppo del porto di Gioia Tauro non sia rimesso alle sole operazioni di *transshipment*, che non portano, di fatto, valore aggiunto alle attività economiche del territorio, ma che si creino le condizioni per attrarre nell'area portuale imprese industriali e logistiche da integrare con le richiamate funzionalità di *transshipment* con l'obiettivo di moltiplicare non solo il flusso di *container*, ma anche di merci

---

<sup>64</sup> Banca d'Italia. Economie regionali. L'economia della Calabria, giugno 2018.

<sup>65</sup> TEU è l'acronimo di *twenty-foot equivalent unit*, ed è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO.

<sup>66</sup> Tale risultato, di molto al di sotto del Piano di attività della società concessionaria, che prevedeva un incremento della capacità di stoccaggio del *terminal* pari a 4,5 milioni di TEU, fa perdere al porto di Gioia Tauro il primato di movimentazione di contenitori a livello nazionale a vantaggio dei porti di Trieste e Genova.



che possono essere sottoposte ad attività di logistica, con valorizzazione del sistema retroportuale anche grazie all'istituzione della Zona ad economia speciale (ZES) di cui si dirà in seguito.

Al fine di invertire la tendenza in riduzione, sono di particolare interesse sia l'Accordo di programma quadro siglato il 27 luglio 2016 sia l'Accordo di adesione all'Area logistica del polo di Gioia Tauro siglato il 23 gennaio 2017 dei quali si è già detto. Quest'ultimo prevede l'attivazione di uno specifico Tavolo tecnico dei diversi attori (MIT, MISE, RAM S.p.A., Regione Calabria, Agenzia per la Coesione, AP, interporti, Rete Ferroviaria Italiana Spa, Corap, ecc.) che hanno adottato un unico Documento strategico operativo con cui si individuano in maniera unitaria, condivisa e coordinata tutti gli investimenti connessi a valere sulla programmazione comunitaria 2014-2020, sul cui avvio, però, ancora si osserva un forte ritardo. È opinione di questa Corte che, una volta sbarcati i contenitori, la partita della competitività del Porto si debba giocare soprattutto sulla qualità della logistica e dei sistemi integrati delle infrastrutture fra il porto e l'entroterra per favorire la rapidità dei flussi delle merci da e verso l'entroterra. Vista l'arretratezza e il cronico livello di congestione della rete stradale e autostradale il trasporto delle merci dovrebbe essere favorito da infrastrutture e servizi ferroviari soprattutto nel caso di distanze medio-lunghe.

Un approfondimento istruttorio condotto con Rete ferroviaria italiana ha riscontrato l'esistenza di un articolata pianificazione infrastrutturale che riguarda l'incremento del trasporto di automobili, oggi coperto da 14 coppie di treni settimanali (2 coppie treni/giorno) con origine da S. Nicola Melfi. Nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro per lo sviluppo del polo logistico di Gioia Tauro del 28 settembre 2010 sottoscritto da MISE, MIT, MIUR, Regione Calabria, Consorzio per lo sviluppo industriale della Provincia di Reggio Calabria, Autorità Portuale e RFI erano stati individuati ulteriori interventi necessari per "realizzare un sistema intermodale eccellente", prevedendo la realizzazione del gateway ferroviario, la rimozione dei c.d. "colli di bottiglia" sull'infrastruttura ferroviaria nazionale<sup>67</sup>.

---

<sup>67</sup> Gli interventi di competenza di RFI per complessivi 292 milioni di euro, la stessa afferma essere stati ultimati, a meno di opere di completamento nell'ambito del progetto di potenziamento dell'itinerario Metaponto-Sibari-Paola (RF/05), cofinanziati dal PON Reti e Mobilità 2007-2013.

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati relativi al traffico mercantile registrato nel porto di Gioia Tauro<sup>68</sup>.

**Tabella 17. Movimentazione merci**

Descrizione	2016	2017	Δ 17/16%
<b>Rinfuse liquide:</b>			
Petrolio grezzo raffinato gas	-	-	-
Altre rinfuse liquide	870.000	935.000	7,47
<b>Totali Rinfuse liquide:</b>	<b>870.000</b>	<b>935.000</b>	<b>7,47</b>
<b>Rinfuse solide</b>			
Cereali	29.227	31.870	9,04
Mangimi carbone	0	-	-
Minerali	25.248	46.040	82,35
Fertilizzanti	13.800	8.460	-38,70
altre rinfuse solide	469403	544.934	-
<b>Totali Rinfuse solide:</b>	<b>537.678</b>	<b>631.304</b>	<b>17,41</b>
<b>Merci alla rinfusa:</b>	<b>1.407.678</b>	<b>1.566.304</b>	<b>11,27</b>
Merci varie in colli di cui:			
Contenitori	37.166.431	31.177.493	-16,11
ro-ro	21.554	175.550	714,47
Altro	2.916	7.500	157,20
<b>Totale merci alla rinfusa</b>	<b>37.190.901</b>	<b>31.360.543</b>	<b>-15,68</b>
<b>Totale merci movimentate</b>	<b>38.598.579</b>	<b>32.926.847</b>	<b>-14,69</b>
<b>N° contenitori T.E.U. movimentati:</b>	<b>2.797.070</b>	<b>2.448.569</b>	<b>-12,46</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

## 5.7 La Zona ad economia speciale

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 attraverso il già menzionato Programma operativo regionale 2014-2020. La legge individua aree territorialmente circoscritte, denominate "Zone economiche speciali" (ZES), in cui le imprese godono di condizioni favorevoli<sup>69</sup>. 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.

<sup>68</sup> Sono emersi alcuni refusi ed imprecisioni nell'analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri e discordanze tra quanto riportato Relazione annuale (a pagina 15 e 16 e nella tabella n.15) e quanto fornito in sede istruttoria. L'AP ha chiarito per quanto riguarda il traffico di merci e passeggeri è stato riportato il dato 2016 mentre le merci in colli si è trattato di un mero errore di calcolo. L'AP ha evidenziato di aver già provveduto a comunicare al Ministero vigilante i dati rettificati.

<sup>69</sup> Ai sensi del Reg. UE 1315/2013, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 12 del 25 gennaio 2018 come previsto dagli articoli 4 e 5 del d.l. n. 91 del 2017, convertito in l.n. 123 del 2017, si prevede l'istituzione nelle regioni meno sviluppate ed in transizione del paese (Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia) di ZES geograficamente delimitate e chiaramente identificate collegate ad un porto 'Core' inserito nelle reti TEN-T europee, con l'intento di favorire lo sviluppo delle imprese collegate alla logistica marittima. Per un approfondimento si rinvia a <http://portale.regione.calabria.it/website/organizzazione/dipartimento12/subsite/zes/>.

Con il successivo d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n. 12 sono state disciplinate le modalità per l'istituzione di una ZES, la sua 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.

La ZES si affianca ai Contratti di sviluppo e nell'AP potrà trovare collocazione congeniale nelle aree retrostanti il porto e ricomprendere anche aree territorialmente non adiacenti ma collegate tra loro da un nesso economico funzionale.

Secondo il Piano strategico approvato dalla Regione a fine marzo 2018, la ZES della Calabria dovrebbe interessare un'area di circa 25 kmq, tra Gioia Tauro e le altre principali aree portuali, aeroportuali e industriali della Regione. L'obiettivo principale è favorire investimenti imprenditoriali di grandi dimensioni nelle aree interessate<sup>70</sup>.

La richiesta di istituzione di Zona ad economia speciale (ZES) per il porto *core* di Gioia Tauro, quale strumento di sviluppo sostenibile per *l'import-export* delle aree a vocazione industriale, strettamente connessa con le grandi infrastrutture di trasporto, è stata inoltrata da parte della Regione Calabria il 4 aprile 2018. Tale domanda è stata corredata dal Piano di sviluppo strategico. L'AP in sede istruttoria ha riferito di aver offerto il proprio supporto tecnico alla Regione Calabria per la redazione del Piano strategico di tutto il territorio presentato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri che ha provveduto alla sua approvazione nel maggio 2018. A tal proposito, la *Structural reform support service* (SRSS) della Commissione europea, all'esito di una procedura ad evidenza pubblica, ha affidato l'incarico di *advisor* per il "Supporto allo sviluppo delle *Special economic zones* (SEZ) in Italia", con il patrocinio della Presidenza del Consiglio e del Ministero per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, ad una società per offrire supporto alle Amministrazioni dello Stato chiamate ad avviare *l'iter* delle ZES attraverso analisi condivise dei piani strategici e l'individuazione di esigenze specifiche con *focus* operativi su semplificazione amministrativa e *governance*. Tali studi illustreranno l'attrattività della ZES con individuazione dei settori *target* e dei potenziali investitori, unitamente ad un incisivo piano di *marketing*. Allo stato, l'AP ha avviato da giugno 2018 l'attività, di concerto con il predetto *advisor*, coinvolgendo gli uffici della Regione Calabria che hanno predisposto il Piano strategico approvato.

---

<sup>70</sup> Per un approfondimento Banca d'Italia. Economie regionali. L'economia della Calabria, giugno 2018.

## 6. RISULTATI DELLA GESTIONE

Il conto consuntivo dell'esercizio 2017 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.

In particolare, il Rendiconto generale riferito al 2017 è stato approvato con deliberazione n. 115 dell'8 maggio 2018. Il Collegio dei revisori dei conti ha espresso parere favorevole con verbale n. 25 del 20 aprile 2018, pur evidenziando criticità in ordine al notevole accumulo dei residui attivi e passivi di parte capitale, al mancato completamento delle opere già programmate ed alla modalità di gestione dei canoni demaniali. Il MIT ha espresso il proprio parere in data 6 settembre 2018<sup>71</sup>.

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 per le AdSP e, fino all'insediamento dei nuovi organi, per le AP. Si evidenzia che, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'AP di Gioia Tauro dovrà 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+"<sup>72</sup> emanate dall'AgID<sup>73</sup>. Si osserva a riprova della rilevanza di tale strumento, che il SIOPE+ è espressamente escluso dalle spese informatiche sottoposte a

---

<sup>71</sup> Nota MIT, n. 23122 del 6 settembre 2018.

<sup>72</sup> L'articolo 1, comma 533, della legge 11 dicembre 2016 (legge di bilancio 2017), ha previsto l'evoluzione della rilevazione SIOPE in SIOPE+, al fine di migliorare il monitoraggio dei tempi di pagamento dei debiti commerciali delle amministrazioni pubbliche attraverso l'integrazione delle informazioni rilevate da SIOPE con quelle delle fatture passive registrate dalla Piattaforma elettronica (PCC) e, in prospettiva, di seguire l'intero ciclo delle entrate e delle spese. SIOPE+ chiede a tutte le amministrazioni pubbliche di cui all'art. 1, comma 2, della legge n. 196 del 2009, di ordinare incassi e pagamenti al proprio tesoriere o cassiere utilizzando esclusivamente ordinativi informatici emessi secondo lo standard definito dall'AgID e trasmettere gli ordinativi informatici al tesoriere/cassiere solo ed esclusivamente per il tramite dell'infrastruttura SIOPE, gestita dalla Banca d'Italia.

<sup>73</sup> "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+" emanate dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) il 30 novembre 2016, e successive modifiche e integrazioni, e attraverso la banca dati SIOPE gestita dalla Banca d'Italia nell'ambito del servizio di tesoreria statale, seguendo le "Regole tecniche per il colloquio telematico di Amministrazioni pubbliche e Tesorieri con SIOPE+" pubblicate il 10 febbraio 2017 nel sito internet del MEF-RGS.

riduzione per il triennio 2019-2021 in quanto, come affermato dall'AgID, "inerente obiettivi di rilevanza strategica".

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 e l'avvenuto riversamento delle somme all'entrate del bilancio dello Stato per un valore di 238.937,09<sup>74</sup>.

## 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 18. Risultati della gestione con variazioni percentuali**

	2014	2015	2016	2017	Δ% 17/16
Avanzo di competenza	9.725.042,40	4.852.286,75	3.865.123,86	9.936.161,34	157,07
Saldo di parte corrente	9.848.925,91	4.941.971,17	6.376.656,18	10.035.112,03	57,37
Saldo di parte capitale	-83.172,92	-89.684,42	-2.485.251,60	-98.950,69	96,02
Avanzo economico	9.265.911,02	4.883.394,40	9.560.657,41	10.024.555,69	4,85
Avanzo di amministrazione	53.836.423,00	58.880.669,01	66.145.644,68	77.183.862,94	16,69
Patrimonio netto	55.637.061,00	60.520.455,70	70.081.113,11	80.105.668,80	14,30
Consistenza di cassa al 31/12	115.308.773,36	105.965.570,15	121.356.806,54	130.188.691,18	7,28

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

<sup>74</sup> MIT not prot. n.8232 del 26 marzo 2018 concernente le indicazioni per la formazione dei rendiconti generali dell'esercizio 2017.

Si registra la crescita costante del patrimonio netto che, alla chiusura dell'esercizio dell'anno 2017, supera gli 80 milioni di euro (14,30 per cento).

L'avanzo di amministrazione si attesta a oltre 77 milioni di euro in aumento rispetto all'esercizio precedente (16,69 per cento sul 2016). La quota vincolata di tale avanzo è di 66 milioni, per 1 milione di euro è destinata al fondo per il trattamento di fine rapporto e per 65 mln per la realizzazione di opere e lavori secondo le previsioni del POT 2018-2020.

La consistenza di cassa è rilevante ed ammonta, nel 2017, a oltre 130 milioni euro. Si evidenzia l'ingente massa di residui attivi, per i quali, così come espresso nella precedente relazione e nel parere dei revisori del giugno 2017, l'AP deve al più presto procedere ad un riaccertamento straordinario che ne verifichi la sussistenza.

## 6.2 Entrate accertate e spese impegnate. Dati aggregati

La gestione finanziaria si conclude con un avanzo finanziario di competenza di 9,93 milioni di euro, in deciso aumento rispetto all'esercizio 2016, grazie alla crescita delle entrate correnti ed alla diminuzione delle analoghe spese sia correnti sia in conto capitale.

Tale risultato è indice di una ridotta capacità dell'Ente di mettere a frutto le risorse a disposizione di cui ampiamente si tratterà in seguito.

Nella seguente tabella sono indicati i dati aggregati risultanti dai rendiconti finanziari 2017 e 2016.

**Tabella 19. Rendiconto finanziario - dati aggregati**

	2016	2017	Δ % '17/'16
<b>Entrate</b>			
Correnti	15.141.824,32	17.648.429,51	16,55
In conto capitale	5.844.881,62	7.945.561,29	35,94
Partite di giro	1.140.422,63	1.345.875,17	18,02
<b>Totale</b>	<b>22.127.128,57</b>	<b>26.939.865,97</b>	<b>21,75</b>
<b>Spese</b>			
Correnti	8.765.158,14	7.613.317,48	- 13,14
In conto capitale	8.356.423,94	8.044.511,98	- 3,73
Partite di giro	1.140.422,63	1.345.875,17	18,02
<b>Totale</b>	<b>18.262.014,71</b>	<b>17.003.704,63</b>	<b>- 6,89</b>
<b>Avanzo di competenza</b>	<b>3.865.113,86</b>	<b>9.936.161,34</b>	<b>157,07</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

## 6.3 Entrate

La tabella che segue riporta i dati relativi alle entrate, tratti dal rendiconto finanziario 2017 posto a confronto con l'esercizio 2016.

**Tabella 20. Rendiconto finanziario - Entrate**

Titolo I - Entrate correnti - accertamenti	2016	2017	Δ '17/16	Δ% '17/16
<b>Entrate proprie</b>				
Entrate proprie	12.286.272,81	13.409.854,70	1.123.581,89	9,15
<b>Totale</b>	<b>12.286.272,81</b>	<b>13.409.854,70</b>	<b>1.123.581,89</b>	<b>9,15</b>
<b>Entrate da trasferimenti</b>				
Entrate da trasferimenti correnti	0	0	0	-
Trasferimenti da Stato	0	1.499.998,00	1.499.998,00	-
Trasferimenti da Regione	0	0	0,00	-
Trasferimenti da Comuni e Province	0	0	0	-
Trasferimenti da altri enti pubblici	0	0	0	-
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>1.499.998,00</b>	<b>1.499.998,00</b>	<b>-</b>
<b>Altre entrate</b>				
Vendita di beni e servizi	98.704,46	188.847,71	90.143,25	91,33
Redditi e proventi patrimoniali	2.576.462,94	2.518.306,62	-58.156,32	- 2,26
Poste correttive e compensative uscite correnti	180.213,29	31.164,91	-149.048,38	- 82,71
Entrate non classificabili in altre voci	170,82	257,57	86,75	50,78
<b>Totale</b>	<b>2.855.551,51</b>	<b>2.738.576,81</b>	<b>-116.974,70</b>	<b>- 4,10</b>
<b>Totale entrate correnti</b>	<b>15.141.824,32</b>	<b>17.648.429,51</b>	<b>2.506.605,19</b>	<b>16,55</b>
<b>Titolo II - Entrate in conto capitale</b>				
<b>Alienazioni beni e riscossione di crediti</b>				
Alienazione di immobili e diritti reali	0	0	0	-
Alienazione di immobilizzazioni tecniche	0	0	0	-
Realizzo valori mobiliari	0	0	0	-
Riscossioni di crediti	0	0	0	-
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
<b>Entrate da trasferimento in conto capitale</b>				
Trasferimenti dallo Stato	5.844.881,62	7.945.561,29	2.100.679,67	35,94
<b>Totale</b>	<b>5.844.881,62</b>	<b>7.945.561,29</b>	<b>2.100.679,67</b>	<b>35,94</b>
<b>Accensione di prestiti</b>				
Accensione di prestiti	0	0	0	-
Assunzione di altri debiti finanziari	0	0	0	-
Emissione di obbligazioni	0	0	0	-
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
<b>Totale entrate in conto capitale</b>	<b>5.844.881,62</b>	<b>7.945.561,29</b>	<b>2.100.679,67</b>	<b>35,94</b>
<b>Totale titoli I - II</b>	<b>20.986.705,94</b>	<b>25.593.990,80</b>	<b>4.607.284,86</b>	<b>21,95</b>
<b>Totale titolo III - Partite di giro</b>	<b>1.140.422,63</b>	<b>1.345.875,17</b>	<b>205.452,54</b>	<b>18,02</b>
<b>Totale generale Entrate</b>	<b>22.127.128,57</b>	<b>26.939.865,97</b>	<b>4.812.737,40</b>	<b>21,75</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

Le entrate correnti risultano in aumento del 16,55 per cento sul 2016. In particolare, le entrate proprie<sup>75</sup> fanno registrare un aumento del 9,15 per cento sul 2016 dovuto all'aumento del

<sup>75</sup> Le entrate, appena citate, 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



gettito delle tasse di ancoraggio che passano da 11,50 milioni di euro nel 2016 a 12,43 milioni di euro nel 2017, delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate che passano da 571 mila euro nel 2016 a 747 mila euro nel 2017. Al fine di mantenere la concorrenzialità del porto, l'AP ha disposto la riduzione delle tasse d'ancoraggio anche per l'esercizio 2017<sup>76</sup>, con bilanciamento delle minori entrate con la riduzione delle spese correnti<sup>77</sup> senza incidere sul risultato finanziario di parte corrente.

Le entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi per 188 mila euro registrati nel 2017 sono risultate in forte aumento rispetto al 2016 (91 per cento), mentre i redditi ed i proventi patrimoniali (2,51 milioni di euro nel 2017), risultano in diminuzione del 2,26 per cento sul 2016. Le poste correttive e compensative di uscite correnti, che passano da 180 mila euro del 2016 a 31 mila euro nel 2017, sono in diminuzione dell'83 per cento sull'esercizio precedente. Le entrate in conto capitale, rappresentate da un'unica voce attinente ai trasferimenti dallo Stato, passano da 5,84 milioni nel 2016 a 7,94 milioni di euro nel 2017. Tali somme si riferiscono, come già evidenziato, alle erogazioni dello Stato a titolo di fondo perequativo per le manutenzioni straordinarie. Le partite di giro fanno registrare un incremento del 18 per cento nel 2017.

Si segnala, anche per il 2017 come per l'esercizio 2016, la mancanza di entrate per trasferimenti regionali che, si rammenta, nel 2015 erano pari a 3 milioni di euro quale contributo straordinario per le riduzioni applicate per le tasse di ancoraggio.

Se, quindi, da una parte si registra nel complesso un aumento delle entrate proprie determinato dalla vendita di beni e servizi e un aumento dei contributi statali, dall'altra le risorse a disposizione risultano non essere pienamente utilizzate.

---

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. Lo scopo del provvedimento è quello di attuare un pieno riconoscimento dell'autonomia finanziaria delle AP le quali si trovano nella condizione di dover finanziare, con proprie risorse, gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

<sup>76</sup> Ordinanza del Commissario straordinario dell'AP n. 21 del 20 dicembre 2017 di approvazione del Regolamento relativo alla riduzione delle tasse d'ancoraggio per l'esercizio 2017.

<sup>77</sup> In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 5, commi 7-duodecies e 7-terdecies del d.l. n.194 del 2009, convertito dalla l.n.25 del 2010 La riduzione delle tasse d'ancoraggio per l'anno 2017 a favore delle navi che scalano i porti della circoscrizione territoriale trova copertura, quanto alla somma di 3 milioni di euro con la riduzione delle spese correnti dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro a valere per l'esercizio finanziario 2017.

## 6.4 Spese

La tabella che segue riporta i dati relativi alle spese tratte dal rendiconto finanziario del 2017 posti a raffronto con il 2016.

**Tabella 21. Rendiconto finanziario - Spese**

Titolo I - Uscite correnti	2016	2017	Δ '17/16	Δ% '17/16
<b>Funzionamento</b>				
Oneri per gli organi dell'Ente	280.131,09	263.312,65	-16.818,44	-6,00
Oneri per il personale in servizio	2.253.991,46	2.122.794,98	-131.196,48	-5,82
Uscite per acquisto beni di consumo	336.279,08	310.732,92	-25.546,16	-7,60
<b>Totale</b>	<b>2.870.401,63</b>	<b>2.696.840,55</b>	<b>-173.561,08</b>	<b>-6,05</b>
<b>Interventi diversi</b>				
Uscite per prestazioni istituzionali	2.057.625,43	1.383.226,65	-674.398,78	-32,78
Trasferimenti passivi	151.525,00	117.933,00	-33.592,00	-22,17
Poste correttive e compensative di entrate correnti	3.011.672,80	3.014.778,55	3.105,75	0,10
<b>Totale</b>	<b>5.220.823,23</b>	<b>4.515.938,20</b>	<b>-704.885,03</b>	<b>100,00</b>
<b>Oneri comuni</b>				
Oneri finanziari	309,57	48,93	-260,64	-84,19
Oneri tributari	187.042,98	161.552,71	-25.490,27	-13,63
Spese non classificabili in altre voci	486.590,73	238.937,00	-247.653,73	-50,90
<b>Totale</b>	<b>673.943,28</b>	<b>400.538,64</b>	<b>-273.404,64</b>	<b>-40,57</b>
Trattamento quiescenza	0	0	0	-
Liquid. TFR personale cessato da servizio	0	0	0	-
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>
<b>Totale uscite correnti</b>	<b>8.765.168,14</b>	<b>7.613.317,39</b>	<b>-1.151.850,75</b>	<b>-13,14</b>
<b>Titolo II - Uscite in conto capitale</b>				
<b>Investimenti</b>				
Acquisizione beni uso durevole-opere immobiliari	8.344.881,62	7.945.561,29	-399.320,33	-4,79
Acquisizioni di immobilizzazioni tecniche	11.542,32	43.706,26	32.163,94	278,66
Partecipazione ed acquisto di valori mobiliari	0	10.000,00	10.000,00	100,00
Depositi bancari crediti ed altre partecipazioni	0	-	0,00	-
Indennità di anzianità e similari al personale cessato dal servizio	0	45.244,43	45.244,43	100,00
<b>Totale</b>	<b>8.356.423,94</b>	<b>8.044.511,98</b>	<b>-311.911,96</b>	<b>-3,73</b>
<b>Oneri comuni</b>				
Rimborso di mutui	0	0	0	0
Rimborso di anticipazioni passive	0	0	0	0
Estinzione debiti diversi	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale uscite in conto capitale</b>	<b>8.356.423,94</b>	<b>8.044.511,98</b>	<b>-311.911,96</b>	<b>-3,73</b>
<b>Totale titoli I - II</b>	<b>17.121.592,08</b>	<b>15.657.829,37</b>	<b>-1.463.762,71</b>	<b>-8,55</b>
<b>Totale tit. III - Partite di giro</b>	<b>1.140.422,63</b>	<b>1.345.875,17</b>	<b>205.552,54</b>	<b>18,02</b>
<b>Totale generale Uscite</b>	<b>18.262.014,71</b>	<b>17.003.704,54</b>	<b>-1.258.210,17</b>	<b>-6,89</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

Nel 2017 il totale delle spese, comprese le partite di giro, è in diminuzione del 6,90 per cento sul 2016. In particolare, le spese correnti e quelle in conto capitale diminuiscono rispettivamente del 13,14 e del 3,73 per cento sul 2016.

Le spese per gli Organi dell'Ente e gli "oneri per il personale in attività di servizio", come ampiamente espresso negli appositi paragrafi, risultano rispettivamente in diminuzione del 6

per cento e del 5,82 per cento, le “uscite per acquisto di beni di consumo e servizi” diminuiscono del 7,60 per cento.

Tra le spese per interventi diversi, le “uscite per prestazioni istituzionali” e i “trasferimenti passivi” risultano di diminuzione rispettivamente del 32,78 per cento e del 22,17 per cento sul 2016.

Le poste correttive e compensative di entrate correnti, relative a restituzioni e rimborsi diversi, si attestano ai valori evidenziati nell’esercizio precedente.

La contrazione delle spese correnti trova, quindi, giustificazione nelle considerazioni espresse e non è solo manifestazione di un comportamento virtuoso dell’Ente in quanto a tale riduzione si affianca quella delle spese in conto capitale, segno evidente della scarsa capacità di procedere alle manutenzioni e al completamento delle opere di grande infrastrutturazione.

Le uscite in conto capitale si attestano, nel 2017, a 8 milioni di euro in diminuzione del 3,73 per cento rispetto all’esercizio precedente. Le spese sostenute nel 2017 si riferiscono essenzialmente ad opere immobiliari e ad investimenti.

## 6.5 Situazione amministrativa e andamento dei residui

Il risultato di amministrazione indica un avanzo pari a 77 milioni di euro, in crescita del 17 per cento rispetto al 2016.

**Tabella 22. Situazione amministrativa**

RENDICONTO FINANZIARIO	2016	2017	Δ '17/16	Δ% '17/16
Consistenza di cassa all'1.1	105.965.570	121.356.807	15.391.237	14,52
Riscossioni				
- in conto competenza	21.309.969	25.488.860	4.178.891	19,61
- in conto residui	19.545.775	7.383.894	-12.161.881	-62,22
	40.855.744	32.872.754	-7.982.990	-19,54
Pagamenti				
- in conto competenza	5.368.330	4.872.141	-496.189	-9,24
- in conto residui	20.096.178	19.168.728	-927.450	-4,62
	25.464.507	24.040.869	-1.423.638	-5,59
Consistenza di cassa al 31.12	121.356.807	130.188.691	8.831.884	7,28
Residui attivi				
- degli esercizi precedenti	98.384.098	91.645.321	-6.738.777	-6,85
- dell'esercizio	817.160	1.451.006	633.846	77,57
	99.201.258	93.096.327	-6.104.931	-6,15
Residui passivi				
- degli esercizi precedenti	141.518.735	133.969.593	-7.549.142	-5,33
- dell'esercizio	12.893.685	12.131.564	-762.121	-5,91
	154.412.420	146.101.157	-8.311.263	-5,38
<b>Avanzo d'amministrazione</b>	<b>66.145.645</b>	<b>77.183.862</b>	<b>7.264.976</b>	<b>16,69</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

La consistenza di cassa, rappresentata da depositi bancari, a fine 2017 (130 milioni di euro) è in aumento del 7,28 per cento rispetto al 2016 (121 milioni di euro).

In considerazione della ragguardevole consistenza di tale importo si invita l'Ente ad utilizzare più efficacemente le risorse a disposizione.

Il totale delle riscossioni nel 2017 presenta un decremento del 19,54 per cento (8 milioni circa in valore assoluto) rispetto all'esercizio 2016. I pagamenti diminuiscono complessivamente del 5,6 per cento sul 2017. Detti pagamenti sono stati effettuati con una media di 3,58 giorni prima della scadenza delle fatture<sup>78</sup>.

Dalla tabella 23 emerge il notevole accumulo di residui attivi, alcuni di ingente importo e molto risalenti nel tempo<sup>79</sup>, sintomatico di criticità nella programmazione e nella realizzazione delle opere e dei lavori portuali di cui si è già detto<sup>80</sup>.

Si rinnova l'invito, già espresso nella relazione precedente, ad effettuare un accertamento straordinario per garantire che i residui attivi siano sostenuti da un titolo giuridico a beneficio della massima chiarezza del valore delle poste contabili.

Allo stesso modo è necessario appurare se i residui passivi siano riferiti a debiti giuridicamente sorti nei confronti dei terzi o costituiscano residui di stanziamento per spese non ancora formalmente impegnate sul piano procedurale anche alla luce di quanto disposto dall'art. 34 bis della l. n. 196 del 2009.

L'AP dovrà, altresì, verificare, in considerazione dell'ingente lasso di tempo trascorso, che le opere da realizzare, a suo tempo programmate, siano ancora in linea con i vigenti strumenti di pianificazione del porto e, più in generale, con le previsioni del Piano generale dei trasporti e

---

<sup>78</sup> L'art. 33, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, modificato dall'art. 8, comma 1, lettera c, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito dalla legge 23 giugno 2014, n.89, ha previsto che le pubbliche amministrazioni pubblichino un indicatore dei propri tempi medi di pagamento relativi agli acquisti di beni, servizi e forniture, denominato "indicatore annuale di tempestività dei pagamenti" da allegato alle relazione dei bilanci consuntivi ai sensi dell'art. 41 della richiamata legge n. 89 del 2014.

<sup>79</sup> Tra i residui attivi di maggiore consistenza si evidenziano crediti per oltre 88 milioni di euro riguardanti finanziamenti assegnati, tra il 2003 e il 2010, non ancora erogati dal MIT per la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali la cui esigibilità è legata agli stati di avanzamento dei lavori e rendicontazione delle spese, per i quali il medesimo finanziamento è stato originariamente concesso. In sede istruttoria è emerso che i residui riportati nel Rendiconto 2017 riguardano principalmente, per la parte attiva: per 10.763.427 euro le somme residue del finanziamento riconosciuto all'AP con delibera CIPE n. 89 del 13.11.2003; l'esigibilità del credito è strettamente legata agli stati di avanzamento dei lavori per i quali, lo stesso, è stato originariamente concesso considerato che l'erogazione avviene previa rendicontazione delle spese sostenute; per euro 20.300.010 per lavori di adeguamento imboccatura portuale, ed arretramento sporgente e approfondimento dei fondali; per euro 47.479.912 sono da ricondurre al finanziamento dello stato per esecuzione di opere infrastrutturali a seguito della sottoscrizione dell'APQ Polo logistico intermodale di Gioia Tauro avvenuta il 28 settembre 2010, che prevedeva interventi miranti al raggiungimento di uno sviluppo strategico per l'area ampia di Gioia Tauro al fine di preservare la *leadership* nel *transhipment*.

<sup>80</sup> Il MEF preso atto di quanto evidenziato dal Collegio dei revisori dei conti e con nota prot. 67067 del 9 agosto 2016 ha invitato l'Ente "ad attuare ogni utile iniziativa idonea a pervenire all'effettivo introito dei succitati finanziamenti statali per avviare o completare le opere programmate".

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.

In linea con le osservazioni operate da questa Corte nel precedente referto l'Ente ha dato evidenza delle risorse vincolate per la realizzazione di opere e lavori secondo la programmazione dell'AP (Fondo ripristino investimenti opere infrastrutturali) per 65 milioni di euro.

La seguente tabella illustra la consistenza e la variazione dei residui attivi dal 2016 al 2017 i quali pur registrando, come detto, una diminuzione del 6 per cento rispetto all'esercizio precedente, restano di eccessiva entità.

**Tabella 23. Consistenza dei residui attivi**

Descrizione	Entrate correnti	Entrate c/capitale	Entrate Part. Giro	Totale	Δ %
Ammontare dei residui all'1.1.2016	9.551.037	108.375.687	382.260	118.308.984	
Riscossi	2.015.562	17.525.113	5.100	19.545.775	
Variazioni	139.216	14	239.880	379.111	
a) Residui pregressi da riscuotere al 31.12.2016	7.396.259	90.850.559	137.280	98.384.098	
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza es. 2016	805.602	0	11.558	817.160	
<b>Totale complessivo a + b</b>	<b>8.201.861</b>	<b>90.850.559</b>	<b>148.838</b>	<b>99.201.258</b>	<b>-16,15</b>
Ammontare dei residui all'1.1.2017	8.201.861	90.850.559	148.838	99.201.258	
Riscossi	2.053.170	5.319.416	11.308	7.383.894	
Variazioni	- 117.519	-	- 54.524	- 172.043	
a) Residui pregressi da riscuotere al 31.12.2017	6.031.172	85.531.143	83.006	91.645.321	
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza es. 2017	637.771	800.000	13.236	1.451.006	
<b>Totale complessivo a + b</b>	<b>6.668.943</b>	<b>86.331.143</b>	<b>96.242</b>	<b>93.096.327</b>	<b>-6,15</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

Il totale dei residui passivi illustrato nella seguente tabella, attesta a 146 milioni di euro, pur diminuendo del 5,38 per cento sul 2016, rimane comunque cospicuo<sup>81</sup>. 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 24. Consistenza dei residui passivi**

Descrizione	Uscite correnti	Uscite c/capitale	Uscite Partite giro	tot	Δ %
<b>Totale complessivo a + b</b>	<b>13.570.211</b>	<b>162.937.394</b>	<b>570.656</b>	<b>177.078.261</b>	<b>-5,14</b>
Ammontare dei residui passivi all'1.1.2016	18.449.489	146.687.044	257.392	165.393.925	
Pagati	6.677.354	13.377.240	41.584	20.096.178	
Variazioni	3.760.140	1	18.832	3.778.973	
a) Residui pregressi da pagare al 31.12.2016	8.011.955	133.309.804	196.976	141.518.735	
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2016	4.277.769	8.330.133	285.783	12.893.685	
<b>Totale complessivo a + b</b>	<b>12.289.724</b>	<b>141.639.937</b>	<b>482.759</b>	<b>154.412.420</b>	<b>-6,64</b>
Ammontare dei residui passivi all'1.1.2017	12.289.724	141.639.937	482.759	154.412.420	
Pagati	-2.059.121	-16.981.006	128.601	-18.911.526	
Variazioni	-326.587	-923.908	23.605	-1.226.890	
a) Residui pregressi da pagare al 31.12.2017	9.904.016	123.735.023	330.554	133.969.593	
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2017	3.747.568	7.987.664	396.332	12.131.564	
<b>Totale complessivo a + b</b>	<b>13.651.584</b>	<b>131.722.687</b>	<b>726.886</b>	<b>146.101.157</b>	<b>-5,38</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

<sup>81</sup> In sede istruttoria l'AP ha evidenziato che i residui passivi di maggiore entità sono i seguenti: per euro 2.957.912 le somme riconosciute con d.m. 3 giugno 2004 per l'ampliamento della banchina Nord piazzale est, approfondimento fondali e bacino di espansione; per euro 16.341.677 le somme del finanziamento, riconosciute con DM n. 118/T del 02 settembre 2008, e da impiegare per la realizzazione di opere portuali; per euro 38.715.122 le somme di finanziamento, riconosciute con DM n. 28T del 29 gennaio 2008, e da impiegare per la realizzazione di opere portuali; per euro 35.269.788 le somme relative finanziamento dello stato per esecuzione di opere infrastrutturali a seguito della sottoscrizione dell'APQ Polo logistico intermodale di Gioia Tauro avvenuta il 28 settembre 2010, che prevedeva interventi che mirano al raggiungimento di uno sviluppo strategico per l'area ampia di Gioia Tauro al fine di preservare la *leadership* nel *transhipment*.

## 6.6 Situazione patrimoniale

La situazione patrimoniale dell'Ente registra la crescita del patrimonio netto che passa da circa 70 milioni di euro del 2016 a circa 80 milioni di euro del 2017.

La tabella n.25 indica i dati dell'attivo patrimoniale dell'esercizio 2017 in confronto con il 2016.

**Tabella 25. Situazione patrimoniale - Attività**

Attività	2016	2017	Δ% '17/16
<b>Immobilizzazioni</b>			
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>			
2) Costi di ricerca, di sviluppo e pubblicità	0	0	0
4) Concessioni, licenza, marchi e diritti simili	0	0	0
6) Immobilizzazioni in corso ed acconti	0	0	0
7) Manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi	0	0	0
8) Altre immobilizzazioni	20.393	9.881	-51,55
<b>Totale</b>	<b>20.393</b>	<b>9.881</b>	<b>-51,55</b>
<b>Immobilizzazioni materiali</b>			
1) Terreni e fabbricati e opere portuali	4.239.796	4.064.317	-4,14
2) Impianti macchinari	1.210.967	1.003.952	-17,10
3) Attrezzature industriali e commerciali	0	0	0,00
4) Automezzi e motomezzi e mezzi nautici	0	0	0,00
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	4.789.943	3.895.410	-18,68
6) Diritti reali di godimento	0	0	0,00
7) Altri beni	251.425	191.627	-23,78
<b>Totale</b>	<b>10.492.132</b>	<b>9.155.307</b>	<b>-12,74</b>
<b>Immobilizzazioni finanziarie con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo</b>			
1) Partecipazioni in:			
a) imprese controllate	10.000	20.000	100,00
b) imprese collegate	0	0	0
d) altre imprese, enti associazioni	500	500	0
2) Crediti	0	0	0
c) verso lo Stato e altri soggetti pubblici	0	0	0
4) Crediti finanziari diversi	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>10.500</b>	<b>20.500</b>	<b>95,24</b>
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>10.523.025</b>	<b>9.185.689</b>	<b>-12,71</b>
<b>Attivo circolante</b>			
<b>II Residui attivi con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo</b>			
1) Crediti verso utenti, clienti ecc.	3.642.263	3.330.666	-8,56
3) Crediti verso imprese controllate e collegate	0	0	
4) Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	95.370.835	89.630.094	-6,02
4bis) Crediti tributari	0	0	
5) Crediti verso altri	188.160	135.568	-27,95
<b>Totale</b>	<b>99.201.258</b>	<b>93.096.327</b>	<b>-6,15</b>
<b>III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b>			
IV Disponibilità liquide			
1) Depositi bancari	121.356.807	130.188.691	7,28
<b>Totale attivo circolante</b>	<b>220.558.065</b>	<b>223.285.019</b>	<b>1,24</b>
<b>Ratei e risconti</b>			
<b>Totale attività</b>	<b>231.081.089</b>	<b>232.470.707</b>	<b>0,60</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>5.037.459</b>	<b>5.036.988</b>	<b>-0,01</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

Il valore del totale delle immobilizzazioni, nel 2017, si riduce del 12,7 per cento.

Dall'analisi dettagliata si rileva che le immobilizzazioni immateriali, iscritte quali "altre immobilizzazioni" costituite da beni aventi utilità pluriennale (*software applicativi*), che risultano pari a 20 mila euro nel 2016, si riducono del 51,5 per cento nel 2017 in considerazione dell'ammortamento operato dall'Ente. Anche le immobilizzazioni materiali si riducono, del 12,7 per cento, rispetto al 2017, tenuto conto dell'ammortamento effettuato "in conto" ovvero senza la costituzione di un apposito fondo. Le voci con una maggiore incidenza, all'interno di quest'ultima categoria, sono "terreni e fabbricati e opere portuali" e "immobilizzazioni in corso e acconti": la prima risulta in diminuzione del 4,1 per cento sul 2016 a causa delle quote di ammortamento; va ricordato che in questa voce e in quella "Impianti e macchinari" sono inseriti i beni del complesso immobiliare dell'ex Isotta Fraschini acquisito dall'AP nel 2002. La seconda voce, che comprende i costi sostenuti dall'Ente per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali non ancora realizzate, risulta in decrescita attestandosi a 3,9 milioni di euro nel 2017 (18,7 per cento).

Gli impianti e macchinari nel 2017 fanno registrare una diminuzione del 17 per cento (da 1,2 milioni di euro a 1 milione di euro).

Le immobilizzazioni finanziarie, che aumentano da 10.500 euro nel 2016 a 20.500 euro nel 2017, sono composte dalle "imprese controllate": il valore di 20.000 euro corrisponde alle quote versate dall'Ente per costituire il capitale sociale della Gioia Tauro Port Security S.r.l. e della Gioia Tauro Port Agency S.r.l. di cui l'AP è socio unico, mentre la voce "altre imprese" (500 euro) fa riferimento alla quota versata per l'Associazione Assonautica di Cosenza.

La voce che concorre maggiormente al totale, anche se in diminuzione del 6,02 per cento nell'esercizio di riferimento, è quella relativa ai "crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici" con importi pari a 95 milioni di euro nel 2016 e quasi 90 milioni di euro nel 2017.

All'interno dell'attivo patrimoniale confluiscono, per importi coincidenti, sia i residui attivi pregressi rimasti da riscuotere, sia quelli maturati nella competenza. L'Ente ha riferito che gli introiti che concorrono alla formazione del totale derivano, come già accennato nell'analisi effettuata sui residui, da rimanenze di finanziamenti da parte dello Stato, tasse portuali incassate dalla dogana di Gioia Tauro ma non ancora versate all'AP, tasse di ancoraggio da riscuotere dalla Regione Calabria e canoni delle aree demaniali. Le componenti dei residui attivi di competenza sono riconducibili ad alcune delle tipologie summenzionate quali i canoni demaniali, gli interessi su conti fruttiferi o le soste temporanee ed accosti pubblici.



Il totale dell'Attivo circolante, composto dalle due voci "residui attivi con separata indicazione .... etc." e "attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni", fa registrare nel 2017 un aumento dell' 1,2 per cento su cui pesa per oltre il 50 per cento il valore delle somme giacenti nei conti bancari che si attestano a 223 milioni di euro nel 2017 rispetto ai complessivi 220 milioni di euro del 2016.

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni, caratterizzate da cospicue somme in depositi bancari, evidenziano, infatti, un incremento del 7,3 per cento nel 2017.

Il saldo di cassa mostra la ragguardevole consistenza di 130 milioni di euro presso l'istituto cassiere: l'enorme liquidità, come già sottolineato, non è però indice di sana gestione finanziaria.

I saldi delle disponibilità del conto corrente al 31 dicembre sono stati regolarmente verificati dal Collegio dei revisori e riconciliati con le risultanze contabili.

Si osserva che l'affidamento del servizio di tesoreria è, da più esercizi, in regime di proroga.

Nella seguente tabella è rappresentato il passivo patrimoniale del 2017 in confronto con il 2016.

**Tabella 26. Situazione patrimoniale - Passività**

Passività	2016	2017	Δ% '17/16
<b>Patrimonio netto</b>			
I Fondo di dotazione	60.520.456	70.081.113	15,80
VIII Avanzi-disavanzi portati a nuovo	9.560.657	10.024.556	4,85
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>70.081.113</b>	<b>80.105.669</b>	<b>14,30</b>
<b>Contributi in conto capitale</b>			
1) Contributi a destinazione vincolata	0	0	
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>
<b>Fondi per rischi ed oneri</b>			
5) Per residui perenti	0	0	0,00
<b>Totale fondo per rischi ed oneri</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>
<b>Trattamento di fine rapporto</b>	<b>978.968</b>	<b>1.063.413</b>	<b>8,63</b>
<b>Residui passivi con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo</b>			
5) debiti verso fornitori	442.635	305.758	-30,92
6) debiti verso imprese controllate, collegate e controllanti	0	0	0,00
8) debiti tributari	56.378	56.071	-0,54
9) debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	126.228	47.502	-62,37
10) debiti verso iscritti, soci, e terzi per prestazioni dovute	466.457	397.756	-14,73
11) debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	141.917.282	132.172.676	-6,87
12) debiti diversi	11.403.439	13.121.393	15,07
<b>Totale residui passivi</b>	<b>154.412.420</b>	<b>146.101.156</b>	<b>-5,38</b>
<b>Ratei e risconti</b>			
2) risconti passivi	5.608.588	5.200.490	-7,28
<b>Totale ratei e risconti</b>	<b>5.608.588</b>	<b>5.200.490</b>	<b>-7,28</b>
<b>Totale passivo e netto</b>	<b>231.081.089</b>	<b>232.470.727</b>	<b>0,60</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>5.037.459</b>	<b>5.036.988</b>	<b>-0,01</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

Il patrimonio netto, come detto, aumenta nel 2017 del 14,3 per cento. L'incremento è dovuto al saldo positivo presente nel conto economico, pari a poco più di 10 milioni di euro inserito nella voce dell'avanzo economico portato a nuovo.

Il prospetto inserito nel bilancio 2017, al contrario, non prevede somme vincolate al Fondo rischi ed oneri riguardante il rischio da soccombenza nel contenzioso in essere. Il MIT<sup>82</sup>, nel dar seguito a quanto evidenziato da questa Corte, ha richiesto all'Ente di vincolare risorse a titolo di fondo rischi ed oneri per contenziosi in essere. Il 15 giugno 2016 l'Ufficio legale dell'Ente, su richiesta del Collegio dei revisori dei conti<sup>83</sup> ha trasmesso la relazione sullo stato del contenzioso e l'Ente, con delibera n.119 del 2 agosto 2018, ha provveduto ad accantonare, a scopo prudenziale, una parte dell'avanzo disponibile pari a 10 milioni di euro a Fondo rischi e oneri per fronteggiare eventuali soccombenze.

Sarebbe, inoltre, auspicabile che l'Ente proceda a specifici accantonamenti in un fondo crediti di dubbia esigibilità, il cui ammontare sia determinato in relazione alla stima dei crediti presenti nei residui in ragione della loro natura e dell'andamento del fenomeno nei precedenti esercizi, al fine di bilanciare la presenza di future entrate di dubbia e difficile esazione. Si invita l'Ente a provvedere in tal senso.

L'accantonamento nell'apposito fondo del trattamento di fine rapporto, come stabilito dal vigente regolamento di contabilità dell'Ente, aumenta dell'8,6 per cento nel 2017.

I residui passivi diminuiscono del 5,4 per cento nel 2017 evidenziando lo sforzo compiuto dall'AP nell'ottica di un'accresciuta capacità di pagamento dei debiti; si osserva, ancora, che tale attività ha ancora margini di miglioramento anche in considerazione dell'elevata giacenza presso i depositi bancari.

---

<sup>82</sup> Con nota MIT prot. 16586 del 20 giugno 2018.

<sup>83</sup> Collegio dei revisori dei conti Verbali n. 26 del 12 giugno 2018 e 27 del 26 luglio 2018

## 6.7 Conto economico

La tabella n. 27 contiene i dati di conto economico dell'esercizio 2017 in confronto con il precedente esercizio.

**Tabella 27. Conto economico**

	2016	2017	Δ '17/16	Δ% '17/16
<b>A) Valore della produzione</b>				
1) Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e servizi	15.141.820	17.648.421	2.506.601	16,55
5) Altri ricavi e proventi con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio	408.118	408.118	0	0,00
<b>Totale valore della produzione (A)</b>	<b>15.549.938</b>	<b>18.056.539</b>	<b>2.506.601</b>	<b>16,12</b>
<b>B) Costi della produzione</b>				
6) per materie prime, sussidiarie, consumi e merci	0	0	0	-
7) per servizi	358.809	310.733	-48.076	-13,40
8) per godimento di beni terzi	0	0	0	-
9) per il personale	2.381.486	2.252.484	-129.002	-5,42
9bis) Spese per gli Organi istituzionali	280.131	263.313	-16.818	-6,00
10) Ammortamenti e svalutazioni	481.536	1.391.042	909.506	188,88
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, di consumo merci	0	0	0	-
12) Accantonamenti per rischi	0	0	0	-
14) Oneri diversi di gestione	5.707.414	4.754.875	-952.539	-16,69
<b>Totale costi della produzione (B)</b>	<b>9.209.376</b>	<b>8.972.447</b>	<b>-236.929</b>	<b>-2,57</b>
<b>Differenza tra valore e costo della produzione (A-B)</b>	<b>6.340.562</b>	<b>9.084.092</b>	<b>2.743.530</b>	<b>43,27</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>				
15) Proventi da partecipazione	0	0	0	0
16) Altri proventi finanziari	5	8	3	60,00
17) Interessi ed oneri finanziari	309	49	-260	-84,14
<b>Totale proventi e oneri finanziari (C)</b>	<b>-304</b>	<b>41</b>	<b>361</b>	<b>113,49</b>
<b>D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale rettifiche di valore (D)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>E) Proventi e oneri straordinari</b>				
Proventi con separata indicazione delle plusvalenze da e alienazioni	7.582	0	-7.582	-100
Oneri straordinari con separata indicazione minusvalenze da e alienazioni	0	0	0	0
Sopravvenienze attive-insussistenze passivo derivanti gestione residui	3.778.973	1.274.100	-2.504.873	-66,28
Sopravvenienze passive-insussistenze dell'attivo derivanti gestione residui	379.111	172.043	-207.068	-54,62
<b>Totale delle partite straordinarie (E)</b>	<b>3.407.444</b>	<b>1.102.057</b>	<b>-2.305.387</b>	<b>-67,66</b>
<b>Risultato prima delle imposte (A-B+C+D+E)</b>	<b>9.747.701</b>	<b>10.186.108</b>	<b>438.448</b>	<b>4,50</b>
<b>Imposte dell'esercizio</b>	<b>187.043</b>	<b>161.553</b>	<b>-25.490</b>	<b>-13,63</b>
<b>Avanzo economico</b>	<b>9.560.658</b>	<b>10.024.556</b>	<b>463.938</b>	<b>4,85</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

L'AP chiude la gestione 2017 con un avanzo economico di poco superiore a 10 milioni di euro. Il valore della produzione si attesta a 18 milioni di euro nel 2017 risultando in crescita del 16 per cento rispetto all'esercizio precedente. La crescita è registrata nella voce "proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e servizi", che risultano essere quelli di

maggior "peso" sul totale (17,64 milioni) e riguardano 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.

Contribuisce fortemente al risultato positivo dell'esercizio anche la riduzione dei costi della produzione che diminuiscono del 2,6 per cento rispetto al 2016, passando da 9,20 milioni di euro a 8,97 milioni di euro. I costi per servizi risultano in diminuzione del 13,4 per cento sul 2016 come anche il costo del personale è in calo del 5,4 per cento. Gli "oneri diversi di gestione", riguardanti costi relativi alla pianificazione, progettazione e manutenzione delle opere portuali, sono in diminuzione del 16,7 per cento sul 2016.

Il saldo tra valori e costi della produzione, che sostanzialmente corrisponde al margine operativo lordo, è pari ad oltre 9 milioni facendo registrare un incremento di 2,7 milioni di euro (43,2 per cento sul 2016), che sono frutto di una scarsa capacità di utilizzare le risorse a disposizione.

Si evidenzia che tra i proventi e gli oneri finanziari, che registrano saldi non significativi, confluiscono sia gli interessi attivi maturati sul conto corrente bancario presso la sezione di tesoreria provinciale dello Stato, sia gli interessi moratori derivanti dal ritardato pagamento dei canoni attivi.

Il totale delle partite straordinarie fa registrare un saldo negativo per 2,3 milioni di euro (68 per cento sul 2016).

Si invita l'AP ad eliminare dal conto consuntivo le partite straordinarie in linea con quanto disposto dall'articolo 2425 c.c. riformato.

## **6.8 Partecipazioni societarie**

L'AP, al fine di garantire la sicurezza del porto, ha costituito, ai sensi dell'art. 6 c. 6 della l. n. 84 del 1994, 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'AP sono disciplinati da apposito contratto di servizio sottoscritto il 9 marzo 2009. Il valore della partecipazione al 31 dicembre 2017 è di 10.000 euro.

Un ulteriore importo di 500 euro degli impegni per partecipazione si riferisce alla quota versata per la costituzione dell'Associazione denominata "Assonautica Provinciale di Cosenza" di cui l'Autorità portuale è socio fondatore.

Come già evidenziato in precedenza, nel 2016 è stato avviato un intervento straordinario per l'area del porto di Gioia Tauro finalizzato al mantenimento dei livelli occupazionali<sup>84</sup> 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 e disposto la propria partecipazione per un periodo massimo di trentasei mesi ad una nuova società, La Gioia Tauro Port Agency s.r.l. con un capitale sociale di 10 mila euro, avente lo scopo di supportare l'attività di ricollocazione dei lavoratori in esubero della principale società terminalista anche attraverso la somministrazione del lavoro in porto e attività di formazione professionale, ai sensi dell'art. 18 della l. n. 84 del 1994. Si tratta di lavoratori che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali.

Il provvedimento prevede, altresì, che alla scadenza del triennio, nel caso in cui risultino ancora in forza al Port Agency lavoratori non reimpiegati, il MIT possa valutare la costituzione di una nuova agenzia, partecipata da privati, che preveda l'assorbimento di detto personale ai sensi dell'art. 17 della l. n. 84 del 1994. Le attività della nuova società sono svolte avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nei bilanci dell'AP.

Ai lavoratori della filiera di *transshipment* licenziati dalla sopraindicata società terminalista, regolarmente iscritti, dal 1° agosto 2017, negli elenchi detenuti della Port Agency, è riconosciuta dall'INPS, in ragione della dichiarata disponibilità all'avviamento al lavoro e per un massimo di 26 giornate mensili, una indennità di mancato avviamento (IMA)<sup>85</sup> nel limite delle risorse aggiuntive pari a 18.144.000 euro per l'anno 2017, 14.112.000 euro per l'anno 2018 e 8.064.000 euro per l'anno 2019. A tali oneri si provvede attraverso le risorse comunitarie del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'art. 18, c. 1, lettera a), del decreto-l. 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla l. 28 gennaio 2009, n. 2.

---

<sup>84</sup> Le dimensioni della crisi che ha interessato nel biennio in esame il porto non hanno consentito alla regione Calabria e all'AP di Gioia Tauro di intervenire con la strumentazione ordinaria e con risorse proprie ma è stato necessario il coinvolgimento delle amministrazioni centrali per definire una strategia complessiva di riconversione industriale in tempi certi e in piena efficienza. A tal fine è stato siglato in data 28 settembre 2010 un accordo di programma quadro (APQ) "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro" con l'obiettivo principale di definire una prospettiva capace di proiettare Gioia Tauro da porto di "transshipment" a "polo logistico integrato" anche al fine di realizzare un sistema intermodale eccellente e creare le condizioni per l'insediamento di grandi operatori logistici e industriali nazionali ed internazionali rispettivamente. In data 27 luglio 2016 è stato sottoscritto presso la Presidenza del consiglio dei ministri l'intesa istituzionale tra il Ministero del Lavoro e delle politiche sociali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dello sviluppo economico, la Regione Calabria, l'Autorità portuale di Gioia Tauro e la Invitalia S.p.A.: intesa finalizzata a salvaguardare l'occupazione nel sito portuale.

<sup>85</sup> Di cui al c. 2 dell'art. 3 della l. 28 giugno 2012, n. 92.

L'AP ha precisato che detti lavoratori iscritti negli elenchi detenuti dall'Agenzia, restano in attesa di essere richiamati in servizio da parte delle imprese operanti in ambito portuale, ivi compresa la società ex datrice di lavoro<sup>86</sup>. Peraltro la crisi della società terminalista, nonostante la scelta di ridurre fortemente la propria forza lavoro ritenuta in esubero, si è ulteriormente acuita tanto da indurre l'Amministrazione all'avvio di un penetrante ed incisivo controllo della capacità tecnica-operativa oltre che finanziaria dell'operatore al fine di verificare la permanenza dei requisiti per il godimento, tanto dell'area demaniale concessa, quanto della riconosciuta autorizzazione di impresa portuale, attività di *screening* allo stato ancora in corso.

Il 12 ottobre 2018 il terminalista che gestisce la movimentazione di auto nelle banchine dello scalo calabrese di *transshipment*, ha comunicato all'AP la volontà di avviare le procedure di assunzione fino a 35 persone, iscritte nell'elenco della Port Agency.

Si evidenzia che, con decreto n. 65 del 19 ottobre 2017, il Commissario straordinario ai sensi dell'art. 24 del decreto legislativo 8 agosto 2016, n.175, ha adottato il Piano di ricognizione straordinaria delle partecipazioni societarie, che è stato pubblicato nell'apposita sezione del sito *internet* istituzionale dell'AP medesima ed inviato al MEF e alla Sezione regionale di controllo della Corte dei conti anziché a questa competente Sezione del controllo sugli enti.

Il Piano prevede il mantenimento della partecipazione nella Gioia Tauro Port Security S.r.l., che rientra tra quelle costituite per lo svolgimento di attività di produzione di un servizio ravvisato come strettamente necessario per il perseguimento delle finalità istituzionali dell'Autorità Portuale (ai sensi dell'art.4 c. 1 del T.U. 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).

La Gioia Tauro Port Security S.r.l. secondo quanto previsto dall'art. 6, co. 2 del d.lgs. n. 175 del 2016 in sede di approvazione del bilancio per l'esercizio 2017 ha predisposto il prospetto di valutazione del rischio di crisi aziendale dandone informazione all' AP nell'ambito della relazione annuale sul governo societario evidenziando: che la gestione operativa non risulta essere negativa per gli anni dal 2014 al 2017; che dall'analisi dei bilanci si evince che gli stessi si sono chiusi con un utile senza erosione del patrimonio netto della società; che l'indice di struttura finanziaria per il 2017 è pari a 8,51 per cento (0,22 per cento nel 2016); che il peso degli oneri finanziari per il 2017 è stato pari a 2,31 per cento (0,139 per cento nel 2016).

---

<sup>86</sup> Il giudice del lavoro del Tribunale di Palmi, a inizio dicembre 2018, ha disposto la reintegrazione di 30 dei circa dei 377 lavoratori del porto di Gioia Tauro licenziati nel luglio 2017 dalla principale società terminalista che gestisce lo scalo. Si tratta delle prime sentenze su una mole di circa 280 ricorsi presentati.

L'AP ha evidenziato che la Società non aveva un organo di revisione legale dei conti in quanto non tenuta per legge, ma in considerazione della sua natura di strumento servente un ente pubblico che opera attraverso l'utilizzo di risorse economiche pubbliche, l'Ente ha provveduto a nominare per la prima volta il revisore unico della Gioia Tauro Port Security per l'esercizio 2017.

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017, della Gioia Tauro Port Security S.r.l., ha evidenziato un attivo per 224 mila euro, un valore della produzione per 642 mila euro, costi della produzione per 634 mila euro (di cui 539 mila per costi del personale) ed un utile di esercizio di 1.298 euro.

Questa Corte invita l'AP a monitorare costantemente l'efficienza della società e soprattutto la necessità e l'economicità del servizio, come pure il mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della stessa, così da prevenire eventuali risultati economici negativi o crisi di liquidità con riflessi di passività sul proprio bilancio

Non risultano pervenuti dall'AP atti deliberativi di costituzione di nuove società o di acquisizione della partecipazione ai sensi dell'art. 5 co. 4 del richiamato d.lgs. n. 175 del 2016.

## **6.9 Contenzioso**

Nel corso del 2017 il contenzioso è stato completamente curato dall'Ufficio legale interno e dall'Avvocatura dello Stato.

Come già in precedenza evidenziato, il MIT, nel dar seguito alle indicazioni ed alle raccomandazioni della Corte, ha richiesto all'Ente di vincolare adeguate risorse a titolo di fondo rischi ed oneri per contenziosi in essere. L'AP, pertanto, ha proceduto a vincolare una parte di avanzo disponibile, pari a euro 10.000.000 per far fronte a eventuali soccombenze<sup>87</sup>.

Quanto agli aggiornamenti sullo stato del contenzioso l'Ente ha comunicato una serie di ricorsi fra cui si indicano succintamente i principali.

È incardinata presso il Tar di Reggio Calabria la richiesta di annullamento del provvedimento di diniego al rilascio di una concessione demaniale marittima nel porto di Crotona. Di poi, sempre davanti allo stesso Tar pende un contenzioso instaurato da un'impresa portuale, con richiesta di risarcimento del danno quantificato nella misura di 240 mila euro.

---

<sup>87</sup> L'AP ha provveduto a seguito di richiesta del Collegio dei revisori dei conti del 12 giugno 2018, in sede di approvazione dell'assestamento al bilancio di previsione per l'anno 2018 il 2 agosto 2018.

Con riferimento ai ricorsi proposti dall'Ente presso la Commissione Tributaria avverso ingiunzioni di pagamento in materia TARI per un importo di euro 1.523,70 (anno 2002-2003-2004-2005), euro 590.210,50 (anno 2006), euro 446,62 (anno 2007) euro 445,21 (anno 2008), euro 442,66 (anno 2009) con sentenze nn. 4579, 4580, 4581, 4582 del 19 luglio 2018 sono stati accolti i motivi dell' AP che, allo stato, comunica di non aver ricevuto la notifica di alcun atto di appello. Con riferimento al contenzioso deciso con sentenza parzialmente sfavorevole per l'Ente del 23 ottobre 2017, resa nell'ambito del giudizio incardinato presso il Tribunale di Palmi 2010, che ha condannato l'Amministrazione alla corresponsione dell'importo di euro 3.834.506,22 oltre rivalutazione monetaria ed interessi, la sentenza è stata appellata con richiesta di sospensione degli effetti della stessa, all'udienza del 24 maggio 2018. Il Collegio ha disposto la sospensione con rinvio per il prosieguo alla data del 13 dicembre 2018. In data 30 maggio 2018, l'Ente ha ricevuto la formale notifica di un atto di pignoramento presso terzi da parte della società appellata<sup>88</sup>.

Sempre avendo riguardo ai contenziosi per i quali si è reso necessario il suddetto accantonamento, con ricorso davanti la Sezione lavoro del Tribunale di Palmi, un ex Segretario generale dell'Ente ha agito per il riconoscimento di un presunto inadempimento contrattuale dell' AP, richiedendo la condanna al risarcimento del lamentato danno subito per un importo pari ad euro 220.000 oltre rivalutazione ed interessi legali. Allo stato il Giudice ha disposto una perizia medico legale e il rinvio della causa alla data del 13 settembre 2019.

---

<sup>88</sup> Con l'atto in questione, l'Ufficiale Giudiziario, ad istanza del creditore procedente, ha pignorato presso l'istituto bancario di tesoreria dell'Ente la somma di 4.625.654,09 euro aumentata ai sensi dell'art. 546 c.p.c. della metà e quindi fino ad 6.938.481,14 euro. Il relativo procedimento è pendente presso il Tribunale di Palmi - Giudice dell'esecuzione.



## 7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'AP di Gioia Tauro è stata istituita con il d.p.r. 18 luglio 1998 e ad essa, con successivi provvedimenti, è stata attribuita la gestione dei contigui porti di Crotona, di Corigliano Calabro, di Taureana di Palmi e di Villa San Giovanni. La posizione geografica del porto di Gioia Tauro, baricentrica nel mar Mediterraneo, lo ha caratterizzato quale scalo di *transshipment* di contenitori, indirizzandone la vocazione e lo sviluppo economico. Il mancato sviluppo dell'infrastruttura logistica del retroporto non ha giovato al consolidamento della *leadership* del porto di Gioia Tauro nel confronto con gli altri *competitor* nazionali ed europei nel Mediterraneo.

Ad oggi, pertanto, è necessaria un'accelerazione degli investimenti in impianti e servizi unitamente ad un rafforzamento della capacità amministrativa.

L'AP è ancora retta da una gestione commissariale straordinaria a decorrere dall'aprile del 2014, si auspica che l'approvazione della norma contenuta nella legge n. 136 del 17 dicembre 2018 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria), risolva la compresenza nella stessa AdSP dei porti di Gioia Tauro e Messina, con la costituzione delle AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio e di quella dello Stretto, conduca al superamento dell'incerta situazione dell'Ente.

Con riferimento alla *performance* amministrativa l'AP ha adottato il Regolamento per l'istituzione dell'OIV, dando seguito a quanto evidenziato da questa Corte nel precedente referto al Parlamento, e gli uffici dell'AP hanno avviato le procedure per l'individuazione del titolare del suddetto Organismo. Si auspica che ciò corregga l'attuale sistema di valutazione che comporta una generalizzata erogazione delle premialità.

Permane una situazione di precarietà in ordine agli strumenti di programmazione, per la mancata approvazione del PRP e criticità si evidenziano, pertanto, anche nella realizzazione delle opere portuali con riflessi nella gestione dei residui.

Nel 2017 risultano in servizio 25 unità, di cui 3 dirigenti, 5 quadri e 17 impiegati; si evidenzia l'esigenza di superare l'affidamento *ad interim* dei compiti di Segretario generale.

Dall'esame della gestione economica, finanziaria e delle attività, nonché della documentazione relativa all'esercizio 2017 è risultato quanto segue.

L'avanzo economico è positivo ed in crescita per 10,02 milioni di euro (4,85 per cento sul 2016). La differenza tra valore e costo della produzione presenta un saldo positivo di 9,84 milioni di euro (43,27 per cento sul 2016).

Il costo del personale, pari a 2,25 milioni di euro, è in leggera diminuzione (5,42 per cento) rispetto al 2016.

Il patrimonio netto è in significativa crescita, portandosi a 80,1 milioni di euro (14,3 per cento). L'analisi della gestione del rendiconto finanziario nell'esercizio mostra un avanzo in forte crescita del 157 per cento pari a 9,9 milioni di euro; erano 3,8 milioni di euro nel 2016.

Le entrate correnti, complessivamente considerate, sono in crescita passando da 15,14 milioni di euro del 2016 a 17,64 milioni di euro del 2017. In particolare, aumentano le entrate proprie con un importo pari a 13,4 milioni di euro. Tra le entrate correnti si evidenzia, come per il 2016, l'azzeramento dei trasferimenti da parte della Regione. Nelle entrate di parte capitale, si registra un incremento (35,94 per cento sul 2016) che porta le erogazioni dallo Stato per il 2017 a 7,94 milioni di euro.

Si evidenzia che i rendiconti finanziari mostrano complessivi impegni in diminuzione: ammontavano ad oltre 18 milioni di euro nel 2016 e si assestano nel 2017 a 17 milioni di euro (6,89 per cento). In particolare, le spese per prestazioni istituzionali risultano in calo del 32,78 per cento per un saldo di 1,38 milioni di euro.

Il risultato di amministrazione indica un avanzo in crescita pari a 77,18 milioni di euro (16,69 per cento).

La consistenza di cassa, rappresentata da depositi bancari, continua ad aumentare ed alla fine dell'esercizio del 2017 presenta un saldo pari a 130,18 milioni di euro con un aumento del 7,28 per cento. In considerazione della ragguardevole consistenza di tale importo di cassa, sarebbe consigliabile ridurlo secondo i principi di una sana gestione finanziaria.

Il totale delle riscossioni presenta un decremento del 19,54 per cento (8 milioni circa in valore assoluto) rispetto all'esercizio 2016. I pagamenti diminuiscono complessivamente del 5,59 per cento. Detti pagamenti sono stati effettuati con una media di 3,58 giorni prima della scadenza delle fatture.

La situazione dei residui, sia attivi sia passivi, evidenzia un leggero calo, per entrambi intorno al 6 per cento. A fine esercizio 2017 i residui attivi ammontano a 93,09 milioni di euro e quelli passivi a 146,10 milioni di euro. In considerazione della consistenza di tali poste si rinnova l'invito, già espresso con la precedente relazione, affinché l'Ente effettui un accertamento

straordinario per garantire che i residui attivi siano costituiti da entrate sicure per le quali esista un titolo giuridico e per appurare se i residui passivi siano riferiti a debiti giuridicamente sorti nei confronti dei terzi o costituiscano residui di stanziamento per spese non ancora formalmente impegnate sul piano procedurale anche alla luce di quanto disposto dall'art. 34 bis della legge n. 196 del 2009. Si osserva, infatti, un accumulo di residui, sintomatico di criticità nella programmazione e nella realizzazione delle opere e dei lavori portuali.

Il ritardo negli investimenti grava su una situazione di mercato complessiva che nel 2017 ha visto il porto di Gioia Tauro registrare un sensibile calo dei traffici dopo la fase di recupero che aveva caratterizzato il 2016. Il porto calabrese, come si legge nella ricerca della Banca d'Italia sull'Economia della Calabria, pubblicata nel giugno 2018, ha perso il primato nella movimentazione di *container* in Italia, a favore di Genova, e ulteriori quote di mercato rispetto agli altri principali scali del Mediterraneo passando dal primo posto del 2007 al nono posto del 2017. I volumi dei traffici delle merci nel 2017 registrano un decremento sull'esercizio precedente. In particolare, i *container* passano da 2.797.070 TEU a 2.448.569 TEU (12,46 per cento). Il settore auto, al contrario, mostra una crescita dei volumi movimentati che passano da 21.554 unità nel 2016 a 175.550 unità nel 2017 evidenziando la particolare vocazione del porto ad essere *hub* automobilistico centrale per l'area del Mediterraneo, attraverso il trasporto delle merci su ferro. Di rilievo strategico appare, pertanto, l'avvio dell'*iter* per la costituzione della Zona economica speciale (ZES), con l'intento di favorire lo sviluppo delle imprese collegate alla logistica marittima.

Per quanto attiene alle procedure di conferimento di aree demaniali marittime, si invita l'AP ad adottare procedure competitive per l'affidamento ed il rinnovo delle concessioni dei beni demaniali, in modo da assicurare la più ampia trasparenza, non discriminazione e concorrenza.

Per la gestione del demanio marittimo si ritiene urgente adeguare le procedure di rilevazione dei canoni demaniali alle previsioni del sistema informativo del demanio (SID), così come ripetutamente sollecitato dal MIT e dal Collegio dei revisori dei conti.

Il Collegio dei revisori ha certificato il rispetto dei limiti di legge e delle norme di contenimento della spesa e degli obblighi di riversamento alle casse dell'erario per un valore di euro 238.937. Nell'ottica di una sana e prudente gestione, l'Ente, come sollecitato, sta procedendo ad effettuare prudenziali accantonamenti nel bilancio dell'anno 2018 per passività derivanti dal contenzioso la cui esistenza è quantomeno probabile.

L'AP, al fine di garantire la sicurezza del porto, ha costituito in data 27 luglio 2017, ai sensi dell'art. 6 c. 6 della l. n. 84 del 1994, 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'AP sono disciplinati da apposito contratto di servizio sottoscritto il 9 marzo 2009. Il valore della partecipazione, di cui è stato motivato il mantenimento, al 31 dicembre 2016 è di euro 10.000.

L'AP ha, inoltre, costituito e disposto la propria partecipazione, per un periodo massimo di trentasei mesi, alla Gioia Tauro Port Agency s.r.l. allo scopo di provvedere alla somministrazione del lavoro in porto e di riqualificare e ricollocare professionalmente i lavoratori in esubero della predetta impresa terminalista. Il 12 ottobre 2018 l'altro terminalista che gestisce la movimentazione di auto nelle banchine dello scalo calabrese di *transshipment*, ha comunicato all'AP la volontà di avviare le procedure di assunzione fino a 35 persone, iscritte nell'elenco della Port Agency.

In adempimento al dettato normativo di cui all'art. 24 del d.lgs. 8 agosto 2016, n.175, l'AP ha adottato il Piano di ricognizione straordinaria delle partecipazioni societarie, che è stato pubblicato nell'apposita sezione del sito istituzionale della AP medesima, nel quale è stato motivato il mantenimento della partecipazione nella Gioia Tauro port security s.r.l.. Si invita l'AP a dare piena e puntuale attuazione alle prescrizioni degli artt.5, 20 e 24 del d.lgs.n.175 del 2016, con la trasmissione a questa Sezione degli atti concernenti le partecipazioni.

L'AP deve continuare a monitorare costantemente sia l'efficienza della società e (soprattutto) l'economicità dei servizi affidati alle sopra richiamate società, sia il mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario, così da prevenire eventuali risultati economici negativi o crisi di liquidità che si riverbererebbero negativamente sul proprio bilancio.



CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

