



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2018

Determinazione del 17 settembre 2019, n. 104



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2018

Relatore: Consigliere Marco Villani

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:

dott. Alessandro Ortolani

Determinazione n. 104/2019



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 17 settembre 2019;

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;

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

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

visto, in particolare, l'art. 6, comma 4, della l. n. 84 del 1994 (comma 9 nel testo attuale), 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. 21 del 20 marzo 1998 con la quale questa Sezione ha deliberato che, a seguito dell'entrata in vigore del citato art. 8 bis del decreto-legge n. 457 del 1997, il controllo sulle Autorità portuali è esercitato in conformità degli artt. 2, 7 e 8 della legge n. 259 del 1958;

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

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

considerato che nel 2018 non si è provveduto alla nomina e all'insediamento dei nuovi organi dell'AdSP permanendo, pertanto, la gestione commissariale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro;

visto il rendiconto generale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, relativo all'esercizio 2018, nonché le annesse relazioni del Commissario straordinario e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'articolo 4 della l. n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Marco Villani e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Gioia Tauro per l'esercizio 2018;

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

P.Q.M.

comunica, a norma dell'art. 7 della n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il rendiconto generale per l'esercizio 2018 - corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione dell'AP di Gioia Tauro - l'unita relazione con la quale la Corte dei conti riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il predetto esercizio.

ESTENSORE

Marco Villani

PRESIDENTE F.F.

Piergiorgio Della Ventura

Depositata in segreteria il 23 settembre 2019

INDICE

PREMESSA	1
1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	4
3. PERSONALE	6
3.1 Fabbisogno di personale, dotazione organica e personale in servizio.....	6
3.2 Costituzione del rapporto di lavoro del personale dipendente.....	9
3.3 Spesa del personale	11
3.4 Trasparenza e valutazione della “performance amministrativa”	13
3.5 Collaborazioni esterne e consulenze	16
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	19
4.1 Piano regolatore portuale (PRP)	19
4.2 Piano operativo triennale (POT).....	20
4.3 Programma triennale delle Opere (PTO)	22
5. ATTIVITÀ	24
5.1 Gestione del demanio portuale.....	25
5.2 Servizi ausiliari di interesse generale.....	31
5.3 Operazioni e servizi portuali.....	33
5.4 Attività negoziale.....	38
5.5 Spese per prestazioni istituzionali.....	44
5.6 Traffico portuale	45
5.7 La Zona ad economia speciale	50
6. RISULTATI DELLA GESTIONE	52
6.1 Dati significativi della gestione.....	53
6.2 Entrate accertate e spese impegnate. Dati aggregati	54
6.3 Entrate	55
6.4 Spese	56
6.5 Situazione amministrativa e andamento dei residui.....	58
6.6 Situazione patrimoniale	62
6.7 Conto economico	67
6.8 Partecipazioni societarie	69
6.9 Contenzioso	73
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	75

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Spese per gli organi	5
Tabella 2 - Pianta organica e consistenza del personale.....	9
Tabella 3 - Personale dipendente per fasce di età.....	9
Tabella 4 - Spese per il personale	11
Tabella 5 - Incidenza spesa del personale su entrate e uscite correnti	12
Tabella 6 - Costo medio unitario per posizioni professionali, 2017. (Richiesta all'Ente)	12
Tabella 7 - Premi produttività erogati	15
Tabella 8 - Collaborazioni esterne e consulenze.....	17
Tabella 9 - Risorse stanziare nel Programma triennale dei lavori pubblici	22
Tabella 10 - Andamento dei canoni demaniali.....	29
Tabella 11 - Rapporto tra canoni demaniali ed entrate correnti.....	30
Tabella 12 - Numero massimo autorizzazioni per operazioni e servizi portuali (anno 2017).....	34
Tabella 13 - Numero massimo autorizzazioni per operazioni e servizi portuali (anno 2018).....	35
Tabella 14 - Entrate proprie e da terzi	37
Tabella 15 - Lavori acquisiti per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni	38
Tabella 16 - Servizi acquisiti.....	38
Tabella 17 - Lavori in economia	39
Tabella 18 - Lavori di grande infrastrutturazione.....	40
Tabella 19 - Lavori di grande infrastrutturazione.....	41
Tabella 20 - Opere finanziate con fondi comunitari (2014-2020)	43
Tabella 21 - Uscite per erogazione servizi generali e attività promozionali.....	45
Tabella 22 - Traffico merci nei porti Italiani - 2017 (milioni di TEU l'anno).....	46
Tabella 23 - Traffici portuali italiani per macroarea: segmento container 2014-2017.	47
Tabella 24 - Movimentazione merci	50
Tabella 25 - Risultati della gestione con variazioni percentuali.....	53
Tabella 26 - Rendiconto finanziario - dati aggregati	54
Tabella 27 - Rendiconto finanziario - Entrate	55
Tabella 28 - Rendiconto finanziario - Spese.....	57
Tabella 29 - Situazione amministrativa	58
Tabella 30 - Consistenza dei residui attivi	60
Tabella 31 - Consistenza dei residui passivi.....	61
Tabella 32 - Situazione patrimoniale - Attività	63
Tabella 33 - Situazione patrimoniale - Passività	65
Tabella 34 - Conto economico.....	68

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 2018 dell'Autorità portuale (AP) di Gioia Tauro, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

Il referto relativo all'esercizio 2017 è stato deliberato con determinazione n. 133 del 20 dicembre 2018 ed è pubblicato in Atti Parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV n. 105.

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 Giovanni¹.

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, nonché dalle altre disposizioni di interesse per il settore dei porti ed è rinvenibile nelle precedenti relazioni, afferenti agli esercizi 2015, 2016 e 2017, alle quali 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 e ulteriormente modificato dall'art. 22 *bis* della legge 17 dicembre 2018, n. 136, ha istituito l'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio. La disposizione da ultimo indicata ha anche aggiunto al 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 Messina² ha creato i presupposti per superare il rallentamento creatosi per l'avvio dell'AdSP che include Gioia Tauro (AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio)³. Tuttavia, ad oggi non sono state assunte le decisioni per il ritorno alla gestione ordinaria e, al contrario, avverso il richiamato art. 22 *bis* della legge n. 136 del 2018 pende ricorso per questione di legittimità costituzionale depositato il 21 febbraio 2019 dalla Regione Calabria per violazione dell'art. 117, 3° comma Cost., dell'art. 97 Cost. nonché dei principi di semplificazione, ragionevolezza, leale collaborazione ed omogeneità che sarà discusso il prossimo 20 febbraio.

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 marittima⁴.

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

² L'Autorità di sistema portuale dello Stretto comprende i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

³ 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.

⁴ Per quanto concerne l'istituzione della ZES a Gioia Tauro si rinvia all'apposito paragrafo 5.7 della presente relazione.

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 relazione⁵. Espressamente sollecitato al riguardo il MIT, in data 28 novembre 2018 ed in successive interlocuzioni, ha ribadito che sono in corso interlocuzioni con Bruxelles in sede politica.

Il Documento di economia e finanza (DEF) "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia" per il 2019 prevede azioni di *policy* finalizzate al recupero della competitività economica del "sistema mare" in termini di produttività ed efficienza attraverso lo snellimento delle procedure amministrative, l'analisi degli investimenti pubblici e della promozione di nuove politiche commerciali dei porti, lo sviluppo delle reti di trasferimento e di logistica, anche con interventi puntuali in tema di concessioni portuali e di tassazione delle operazioni riferite ai traffici marittimi.

Si rammenta, in chiusura del quadro ordinamentale, che le Autorità portuali 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".

⁵ 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 residuo; sono forniti servizi portuali pubblici 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; sulle 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 e delle tasse; le modalità di finanziamento pubblico degli investimenti delle 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.

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 volta⁶. Per la composizione degli organi statutari si rimanda alla precedente relazione. L'AP di Gioia Tauro, è retta da una gestione commissariale straordinaria a decorrere dall'aprile del 2014⁷, gestione 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 2018 sono state rispettivamente 3 e 7.

Compensi degli organi

Le spese impegnate per gli organi di amministrazione e di controllo dell'AP nel 2018 sono illustrate nella tabella n. 1⁸.

Il totale complessivo della spesa per gli organi è in aumento del 15 per cento sul 2017 per maggiori compensi e rimborsi spese per il Commissario straordinario che sono risultati complessivamente in aumento del 18 per cento nel 2018.

L'importo complessivo delle indennità e dei compensi corrisposti al Collegio dei revisori, è lievemente aumentata nel 2018 passando da euro 57.841 nel 2017 a 63.414 nel 2018.

⁶ Cfr. artt. 7, 8 e 9 del d.lgs. n. 169 del 2016.

⁷ 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 un Commissario straordinario 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 7 maggio 2016 e "fino al completamento del percorso di riforma indicato dall'art. 8, c. 1, lettera f) della l. n. 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".

⁸ 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.

Si evidenzia, al riguardo, che dal 1° gennaio 2018, non essendo stato ulteriormente prorogato il termine previsto dall'articolo 6, comma 3 del d.l. n. 78 del 2010, le decurtazioni degli emolumenti per gli organi non sono più previste⁹.

Tabella 1 - Spese per gli organi

	2017	2018	Var. ass.	Var. %
Compensi e rimborsi spese Commissario straordinario	179.152	212.645	33.493	18,70
Compensi Collegio dei revisori	57.841	63.414	5.573	9,64
Gettone di presenza Comitato portuale	11.500	10.000	-1.500	-13,04
Contributi INPS (Commissario straordinario)	14.820	17.858	3.038	20,50
Totale	263.313	303.917	40.604	15,42

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

⁹ L'articolo 6, comma 3, del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito, dalla legge n. 122 del 2010, come modificato, da ultimo, dall'articolo 13, comma 1 del decreto-legge 31 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19 aveva previsto fino al 31 dicembre 2017 una decurtazione del 10 per cento dell'emolumento spettante agli organi. L'articolo 5, comma 14, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 aveva previsto che fermo restando quanto previsto dall'articolo 6, comma 3, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, relativamente alle autorità portuali le riduzioni ivi disposte sono ulteriormente aumentate del cinque per cento a decorrere dal 1° gennaio 2013 nei confronti dei presidenti, dei comitati portuali e dei collegi dei revisori dei conti, composti anche da dipendenti del MIT in possesso di specifica professionalità.

3. PERSONALE

3.1 Fabbisogno di personale, dotazione organica e personale in servizio

In sede istruttoria si è preso atto del permanere anche nel 2018 di carenze quantitative e qualitative di personale tali da non consentire all'AP di assicurare l'ottimale gestione delle attività, che è stata comunque resa possibile dallo spirito di buona volontà del dirigente al personale e bilancio che ha anche collaborato attivamente con il collegio dei revisori nel rispetto delle osservazioni di questa Corte¹⁰.

Nel 2018 nulla è mutato rispetto all'organizzazione illustrata nella precedente relazione, ma si deve prendere positivamente atto della riorganizzazione avviata dall'AP nel 2019 finalizzata ad efficientare la macchina amministrativa. In particolare, con decreto n. 39 del 15 aprile 2019 il Commissario straordinario, tenuto conto delle accresciute esigenze dell'Ente in ordine all'attuazione della normativa relativa alla trasformazione digitale e alla relativa nomina del responsabile per la transizione digitale (in linea con quanto indicato nella precedente relazione della Corte dei conti), ha approvato la riorganizzazione dell'organico della Segreteria tecnico-operativa lasciando invariata la dotazione organica.

Il nuovo assetto ha previsto l'istituzione di un Settore segreteria in linea di *staff* con il Segretario generale - allo scopo di gestire in maniera più efficace le attività del Segretario generale e del Presidente - l'istituzione dell'Area pianificazione e sviluppo con al suo interno uno specifico Settore pianificazione e sviluppo (n. 1 imp. Quadro A_B, n. 1 imp. 5_6), un Settore informatico e telematico (n. 1 imp. 2_3), un Settore protocollo (n. 1 imp. 3_4. n. 1 imp. 5).

Ciò premesso permane l'esigenza che l'AP, anche nella prospettiva della futura trasformazione in AdSP, adotti un piano triennale dei fabbisogni di personale (PTFP) previsto dall'art. 6 co 1 del d.lgs. n. 165 del 30 marzo 2001, compatibile con il proprio ordinamento, nonché con gli indirizzi del Governo, nei limiti delle risorse finanziarie disponibili. Il piano triennale dei fabbisogni di personale dovrà svilupparsi, nel rispetto dei vincoli finanziari, in armonia con gli obiettivi generali del Governo e specifici dell'AP definiti nel ciclo della *performance* coerentemente con le previsioni del decreto legislativo n. 150 del 27/10/2009.

¹⁰ Il Commissario straordinario nella risposta istruttoria (nota prot. 10700 del 19 luglio 2019) ha parlato di un organico di "drammatica esiguità (24 dipendenti complessivi per 4 posti ricadenti nella giurisdizione dell'Ente) in un quadro di difficoltà crescenti e quasi insostenibili, dovute agli esiti di procedimenti penali, amministrativi e contabili, di cui pur si chiede nella nota istruttoria della Corte che hanno coinvolto 4 dipendenti dell'Ente, di cui 2 dirigenti e un quadro".

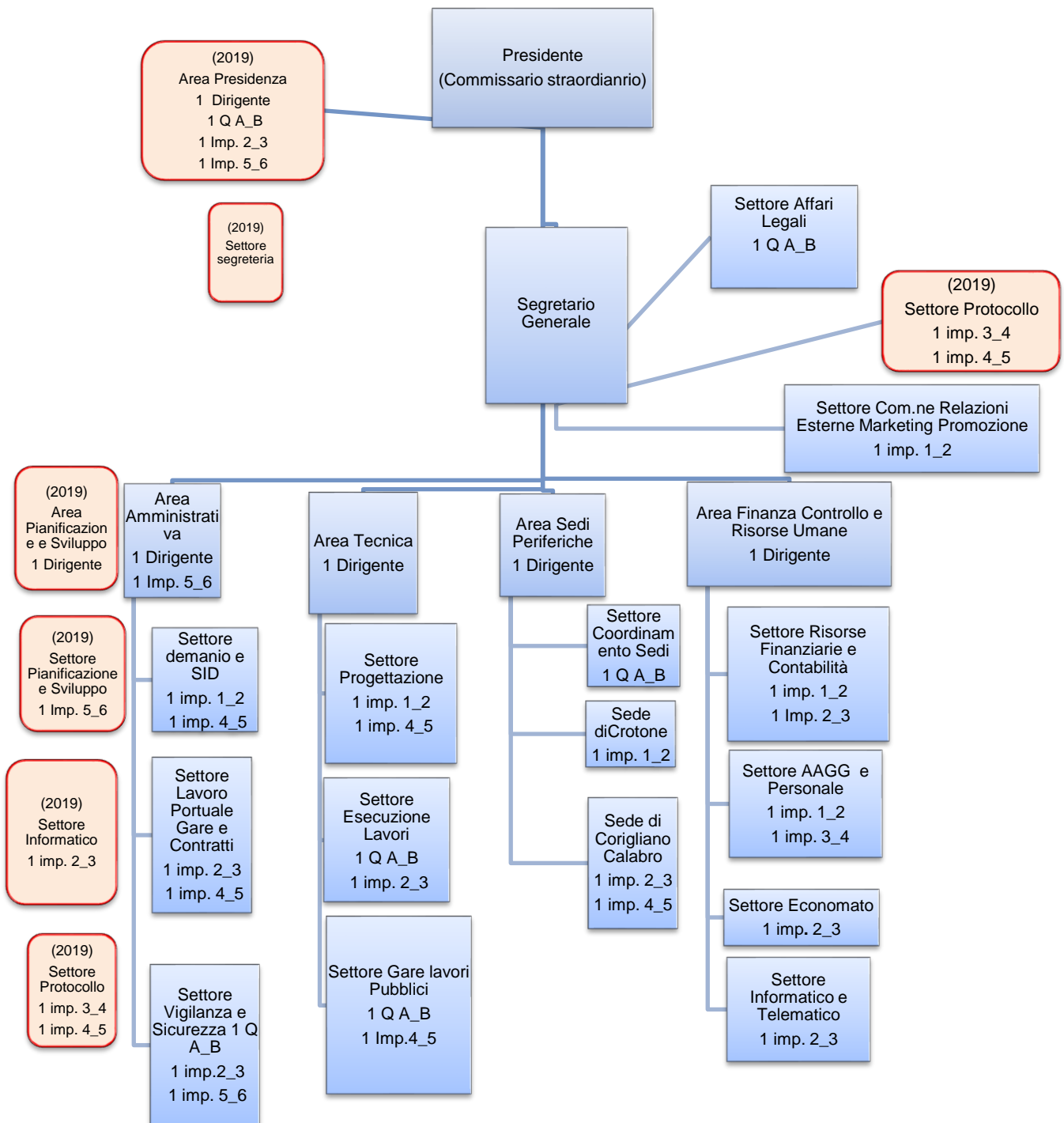
La pianificazione dei fabbisogni non dovrà basarsi su mere logiche di sostituzione ma su necessità prioritarie o emergenti, e dovrà tenere conto della ripartizione dei carichi di lavoro tra le figure di livello dirigenziale, con una maggiore inclinazione e sensibilità verso le nuove professioni e relative competenze professionali necessarie per rendere più efficiente e al passo con i tempi l'organizzazione del lavoro e le modalità di offerta dei servizi attraverso le nuove tecnologie e ricorrendo, ove necessario, a forme di riconversione professionale.

A tal fine, nel ribadire l'assoluta necessità del superamento dell'incarico *ad interim* al Segretario generale in essere dal 2015 - con il conferimento pieno ed esclusivo della titolarità delle strategiche funzioni ad una figura professionale dotata dei necessari requisiti professionali e culturali richiesti - si prende atto che il Commissario ha avviato¹¹ la procedura di designazione del Segretario generale a cura del presidente dell'Ente ai sensi dell'art. 10 della l. n. 84 del 1994, avviando di fatto la procedura per la copertura di detta posizione apicale.

La figura 1 dà evidenza dell'organigramma dell'AP al 2018 e delle successive modifiche adottate nel 2019.

¹¹ Con decreto n. 760 del 2 luglio 2019, ha pubblicato una manifestazione di interesse "in deroga" a quella prevista dall'art. 10 della legge n. 84 del 1994.

Figura 1 Assetto organizzativo



Fonte: AP

L'attuale pianta organica dell'AP, che non comprende il Segretario generale, si compone di 36 unità: 5 dirigenti, n. 6 di livello Quadro e n. 25 di livello Impiegato.

Come evidenziato dalla tabella n. 2, alla fine del 2018, risultavano in servizio n. 25 unità di cui, in particolare, 3 dirigenti, 5 quadri e 17 impiegati di vari livelli.

Tabella 2 - Pianta organica e consistenza del personale

	Pianta Organica 2015 delibera n. 71/2013	In servizio al 31/12/2017	In servizio al 31/12/2018
Impiegati	25	17	17
Quadri	6	5	5
Dirigenti	5	3	3
Totale	36	25	25

Fonte: AP

L'età media del personale in servizio, come da seguente tabella n.3, 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 3 - Personale dipendente per fasce di età

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

Fonte: AP

3.2 Costituzione del rapporto di lavoro del personale dipendente

Le Autorità portuali hanno natura giuridica di enti pubblici non economici¹². Per quanto

¹² 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).

attiene ai principi generali ed alle norme di dettaglio a cui si informa la materia si rimanda alle precedenti relazioni¹³.

In questa sede, con specifico riferimento alla natura privatistica del rapporto di lavoro, si ribadisce 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 qualifiche¹⁴. 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 del Comitato portuale n. 116 del giorno 8 maggio 2018, 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 organica¹⁵, in particolare, riguardanti i settori affari legali, progettazione, affari generali, contabilità, sedi periferiche e demanio, gare e lavori pubblici¹⁶.

Si osserva che il regolamento potrebbe essere maggiormente puntuale nel rispetto del principio di concorsualità pubblica come specificato dal decreto del Presidente della Repubblica 487 del 1994 in ordine alle modalità di svolgimento dei concorsi e delle altre forme di assunzioni nei pubblici impieghi.

¹³ Si evidenzia, che la Corte dei conti, I^a 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.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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.

¹⁶ Con decreto n. 49 del 4 giugno 2019 è stata approvata la graduatoria di merito del concorso per titoli ed esami indetto con decreto del Commissario dell'AP n. 6 del 30 gennaio 2019 per la copertura a tempo pieno e determinato per mesi 12 del posto vacante in pianta organica di una unità di personale quadro da assegnare al settore affari legali.

3.3 Spesa del personale

Al personale dipendente dell'AP è stato applicato il c.c.n.l. dei lavoratori dei porti¹⁷ 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. 4 riporta i dati relativi alle spese per il personale, in aumento rispetto al 2017 del 2 per cento circa. La spesa per il Segretario generale facente funzione evidenzia anch'essa una crescita del 2 per cento sul 2016. Gli oneri per la contrattazione decentrata ammontano a 460 mila euro nel 2018 (401 mila euro nel 2017) escluso il Segretario generale facente funzioni¹⁸.

Tabella 4 - Spese per il personale

	2017	2018	Δ 18/17
Emolumenti al Segretario Generale	98.378	100.724	2,38
Emolumenti fissi al personale dipendente	1.105.925	1.107.879	0,18
Oneri derivanti dai rinnovi contrattuali	0	0	-
Emolumenti variabili al personale dipendente	4.901	5.228	6,69
Emolumenti al personale non dipendente	0	0	-
Indennità e rimborso spese per missioni	11.734	10.642	-9,30
Altri oneri per il personale	102.017	81.754	-19,86
Spese per l'organizzazione dei corsi per il personale	0	1.076	-
Oneri previdenziali ed assistenziali	398.419	395.960	-0,62
Oneri per contrattazione aziendale decentrata	401.422	459.783	14,54
Totale	2.122.795	2.163.047	1,90

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 viaggio¹⁹, la voce "Indennità e rimborso spese per missioni" comprende, correttamente, solo

¹⁷ 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.

¹⁸ Al Segretario generale f.f. spetta un emolumento pari a 30 mila euro a raggiungimento del Mbo a seguito di valutazione.

¹⁹ Ai sensi dell'art. 1, comma 213 della legge 23 dicembre 2005 n. 266 (Legge finanziaria 2006) e successive modifiche.

le spese ammesse al rimborso quali vitto, alloggio e pernottamento, biglietti di viaggio in treno, nave o aereo²⁰.

La voce "altri oneri del personale", in diminuzione del 20 per cento circa sull'esercizio 2017, ricomprende l'affidamento del servizio per l'erogazione dei buoni pasto, l'adesione alla Convenzione Consip "Servizi relativi alla gestione integrata della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro", il versamento periodico alla Cassa sanitaria, l'effettuazione di esami clinici a favore dei dipendenti, l'incarico di responsabile del servizio di prevenzione e protezione e l'affidamento del servizio al medico competente. In sede istruttoria l'AP ha riferito che il decremento di detta voce, rispetto al 2017, è da ascrivere principalmente ai minori costi sostenuti per i servizi relativi alla gestione integrata della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, per il servizio di elaborazione cedolini e per il medico competente.

Le spese del personale hanno inciso sulle entrate correnti rispettivamente del 14 per cento, mentre l'incidenza sulle spese correnti è stata del 25,56 per cento, in miglioramento rispetto alle percentuali del precedente esercizio.

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

Descrizione	2017	Incidenza %	2018	Incidenza %
Spese personale	2.163.047	14,07	2.163.047	12,26
Entrate Correnti	15.368.978		17.648.430	
Spesa personale	2.163.047	28,41	2.163.047	25,56
Uscite Correnti	7.613.317		8.461.858	

Fonte: AP

La tabella n. 6 evidenzia il costo medio unitario per ciascuna posizione professionale²¹.

Tabella 6 - Costo medio unitario per posizioni professionali, 2017. (Richiesta all'Ente)

Posizioni	Pianta Organica Approvata	Copertura effettiva dell'organico	Costo Annuo	Costo medio unitario
Dirigenti	5	3	503.138	167.713
Quadri	6	5	523.194	104.639
Impiegati	25	17	982.713	54.595
Totali	36	25	2.009.045	77.272

Fonte: AP

²⁰ 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.

²¹ In ordine alla differenza tra i dati di costo del personale riportati nel conto economico 2.295.432,28 euro (tabella 31) e quelli forniti in sede istruttoria relativi al costo medio unitario per posizioni professionali di euro 2.009.064,64 (tabella 6) l'AP ha precisato che ciò è dovuto alla depurazione dei costi relativi al TFR e altri costi riferiti al personale (es. medico competente, Rssp, ecc.).

3.4 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. Si ravvisa che per tutto il 2018 e fino al 2019 l'incarico di responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT)²² è stato ricoperto dal Segretario generale facente funzioni che ha mantenuto l'incarico di Dirigente dell'Area Tecnica con competenze sui settori “progettazione”, “esecuzione dei lavori”, “gare d'appalto” e “programmazione”.

L'AP ha adottato il Piano triennale per la prevenzione della corruzione PTPC 2019-2021 (che subentra ai PTPC 2015-2017 e 2016-2018)²³ ed ha pubblicato sul sito istituzionale le schede *standard* predisposte dall'ANAC, funzionali alla redazione della Relazione annuale²⁴ sull'efficacia delle misure di prevenzione definite dal Piano triennale di prevenzione della corruzione (PTPC). Nella menzionata scheda emerge che, pur in regime di organico ridotto, il RPCT *pro-tempore* comunica aver posto in essere ogni utile azione volta a dare esecuzione e fattiva attuazione al PTPC nel convincimento che si tratti di un'attività perfezionabile ed in costante miglioramento per rendere, in corso di tempo e con azioni concrete, l'Ente sempre più impermeabile ai rischi di vulnerabilità riconnessi al fenomeno corruttivo.

Nonostante ciò si deve osservare che, all'esito di apposite indagini penale e contabile-amministrativa della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Crotone e di questa Corte sulle autorizzazioni rilasciate e sui connessi canoni per accosti e soste nel Porto di Crotone, sono emersi profili di responsabilità amministrativa-contabile, oltreché disciplinare, a carico di alcuni dirigenti che hanno prodotto il mancato o ridotto introito di somme dovute da terzi, nonché ulteriori danni non materiali, suscettibili di restituzione o risarcimento, anche ai sensi dell'art. 185 c.p. e dell'art. 2059 del Codice civile. Al riguardo è appena il caso di evidenziare che il

²² Detto incarico è stato conferito con il decreto del Commissario straordinario dell'AP n. 10 del 2015 e, successivamente, prorogato con i decreti n. 78 del 2015 e n. 93 del 2016 fino alla nomina del Presidente ed alla successiva designazione del Segretario generale.

²³ Con la deliberazione del Commissario straordinario n. 7 del 2019 è stato approvato il “Piano triennale di prevenzione della corruzione 2019-2021”. Al riguardo si ricorda 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”.

²⁴ Ai sensi dell'art. 1, co. 14, l. n. 190 del 2012 e del paragrafo 3.1.1. p. 30 del Piano nazionale anticorruzione.

RPCT deve trovarsi in una posizione di autonomia ed indipendenza e di conoscenza dell'organizzazione e del funzionamento dell'amministrazione tali da garantire l'esatto adempimento della sua funzione di controllore e garante del sistema di prevenzione della corruzione. Il RPCT non deve ricoprire posizioni di conflitto d'interessi né dev'essere scelto tra i dirigenti assegnati ad uffici più esposti a corruzione quale, appunto, quello riguardante le gare e gli appalti.

In ordine alla successiva nomina del nuovo RPCT nella persona dell'avvocato responsabile dell'Ufficio legale e contenzioso (decreto del Commissario straordinario n. 73 del 10 luglio 2019) si osserva che l'ANAC con delibera n. 841 del 2 ottobre 2018, chiamata ad esprimersi sulla compatibilità tra i due ruoli, ha evidenziato che "risulta altamente non opportuno attribuire il ruolo di Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT) agli avvocati iscritti all'albo speciale delle amministrazioni e degli enti pubblici ai sensi dell'art. 23 della legge 247 del 2012". Le competenze del RPCT possono, infatti, presentare profili che potrebbero creare delle incompatibilità per un legale nello svolgimento dei compiti che gli sono propri, anche alla luce del principio di esclusività della funzione di avvocato previsto dall'art.23 della legge n. 247 del 2012²⁵.

All'esito di puntuale richiesta istruttoria di questa Corte il nuovo RPCT ha confermato, con riferimento al solo esercizio 2013, mancati introiti di somme dovute da terze imprese portuali per oltre 133 mila euro, riservandosi di trasmettere la quantificazione, ad opera del Responsabile del procedimento incaricato, delle somme da riscuotere riferite agli anni dal 2015 al 2017 e ad ampliare la verifica amministrativo-contabile anche ai Porti di Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Palmi e Villa San Giovanni. Si rappresenta che l'Amministrazione ha già avviato gli atti di contestazione e messa in mora dei dipendenti resisi responsabili.

Con riferimento alla *performance* amministrativa l'AP²⁶ ha adottato il Regolamento per l'istituzione dell'OIV, dando seguito a quanto evidenziato da questa Corte nel precedente referto al Parlamento. Con decreto commissariale n. 16 del 20 febbraio 2019 è stata costituita la Commissione di valutazione e con decreto commissariale n. 32 del 1° aprile 2019 è stato nominato, all'esito dei lavori della citata Commissione, il componente monocratico dell'OIV con un compenso di 15 mila euro annui per un triennio. L'OIV dovrà visionare e approvare le risultanze generali del processo di valutazione 2018, analizzando, in particolare, l'andamento degli obiettivi e validando la Relazione sulla *performance*. Sarà inoltre cura dell'OIV riferire sul

²⁵ Tar Emilia-Romagna, sentenza n. 890/2017.

²⁶ Con delibera del Comitato portuale n. 116 del 8 maggio 2018.

funzionamento complessivo del Sistema di valutazione, trasparenza e integrità dei controlli interni ai sensi dell'art. 14, co. 4, lett. g), del d.lgs. n. 150 del 2009 e da ultimo delle delibere ANAC n. 1310 del 2016 e n. 141 del 2019.

Nelle more dell'entrata a regime del sopracitato Organismo, per quanto attiene alla spesa per le premialità dell'esercizio 2018, si osserva che, come avvenuto nel 2017, tutti i dipendenti hanno avuto il riconoscimento della premialità aggiuntiva che ha così perso la sua natura con l'ulteriore conseguenza che l'ammontare complessivo dei premi è risultato in aumento del 20 per cento rispetto al 2017.

Il premio assegnato al Segretario generale facente funzioni è pari al 9 per cento del totale.

Alla luce dell'attuale sistema di valutazione, 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. 7 indica i premi erogati, in osservanza dei provvedimenti interni²⁷, nell'esercizio 2018 raffrontati con quelli corrisposti nell'esercizio 2017.

Tabella 7 - Premi produttività erogati

Descrizione	2017			2018			Δ 18/17
	Personale in servizio	Premi erogati*	IMPORTI	Personale in servizio	Premi erogati*	IMPORTI	
Impiegati	17	17	144.716,10	17	17	185.856,41	28,43
Quadri	5	5	62.772,11	5	5	77.619,95	23,65
Dirigenti	2	2	40.000,00	2	2	40.000,00	-
Totali	24	24	247.488,21	24	24	303.476,36	22,62
Segretario generale	1	1	30.000,00	1	1	30.000,00	-
Totali	25	25	277.488,21	25	25	333.476,36	20,18

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 nel 2018 un dirigente ha continuato 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. 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.

²⁷ 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.

3.5 Collaborazioni esterne e consulenze

Anche nel 2018, analogamente a quanto rilevato nel 2017, non risultano imputate spese per consulenze ed analoghe prestazioni. Purtuttavia nel 2018 risultano essere stati affidati i seguenti incarichi professionali riguardanti per lo più di servizi attinenti all'architettura e l'ingegneria la cui spesa risulta ricompresa nel quadro economico per la realizzazione delle opere nell'ambito del titolo II del bilancio come evidenziato dalla seguente tabella.

Tabella 8 - Collaborazioni esterne e consulenze

ESTREMI ATTO DI CONFERIMENTO	OGGETTO	DATA INIZIO	DATA FINE	IMPORTO	FONTE DI FINANZIAMENTO	PROGETTO CORRELATO
decreto n. 5 del 23 gennaio 2013	Servizio inerente al Collaudo Statico in corso d'opera	21/06/2017	i lavori sono ancora in corso	33.450 per singolo collaudatore	Fondi MIT legge 296/06	Realizzazione capannone industriale Zona Franca del Porto di Gioia Tauro ex Isotta Fraschini"
decreto n. 5 del 23 gennaio 2013	Servizio inerente al Collaudo Statico in corso d'opera	18/07/2017	i lavori sono ancora in corso	39.135 per singolo collaudatore	Fondi MIT legge 296/06	Realizzazione capannone industriale nella Zona Franca del Porto di Gioia Tauro ex Isotta Fraschini"
decreto n. 29 del 21 aprile 2015	Collaudo tecnico amministrativo in corso d'opera.	28/02/2016	10/07/2019	12.000 per singolo collaudatore	Fondi PON 2014-2020	Adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali
decreto n. 63 del 2 ottobre 2015	adeguamento strutturale banchine e realizzazione della terza via di corsa tratto D	12/10/2015	9/04/2018	euro 39.417 per singolo collaudatore	Fondi MIT l. n. 296/06	
decreto n. 79 del 10 Agosto 2016	Servizio di progettazione definitiva esecutiva e di coordinatore di sicurezza in fase di progettazione	20.10.2016	20.07.2018	10.000	Bilancio Ente	Realizzazione piattaforma strutturale atta a ricevere scanner
decreto n. 8 del 31 gennaio 2018	Adeguamento studio fattibilità progetto realizzazione bacino carenaggio	12/02/2018	01/03/2018	5.500	Bilancio Ente	Progettazione bacino di carenaggio
decreto n. 41 del 15 aprile 2019	Servizio progettazione definitiva esecutiva coordinatore sicurezza progetto "Rifiorimento mantellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo del porto vecchio - Porto di Crotone"	14/05/2019	30/09/2019	36.698	Bilancio Ente	progettazione definitiva esecutiva coordinatore sicurezza progetto "Rifiorimento mantellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo del porto vecchio - Porto di Crotone
decreto n. 45 del 21 maggio 2019	Servizio di Direttore Operativo all'interno dell'ufficio direzione dei lavori	29/05/2019	lavori in corso	25.000	Bilancio Ente	Realizzazione di una piattaforma integrata di servizi mirata a offrire agli utenti e agli operatori del Porto di Gioia Tauro una vasta gamma di servizi informativi ad alto valore aggiunto
decreto n. 57 del 02 Agosto 2018	Servizio di analisi di bilanci societari e di asseverazione dei relativi atti	08/08/2018	23/11/2018	17.500	Bilancio dell'Ente	Servizio di analisi di bilanci societari e di asseverazione dei relativi atti nell'ambito dell'attività di accertamento avviata dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro" ai sensi del comma 8 dell'art.18 della legge 84/94 e s.m.i

Per quanto attiene all'incarico di esperto bilanci societari per euro 17.500, l'Ente ha precisato che lo stesso è avvenuto in applicazione della procedura prevista dall'art. 36, comma 2, lettera b), giusto decreto n. 57 del 2 febbraio 2018 in linea con la verifica prevista al comma 8 dell'art.18 della legge 84 del 1994 e s.m.i.. Ai sensi del d.lgs. n. 33 del 2013, i dati relativi agli incarichi summenzionati sono stati pubblicati dall'AP sul sito istituzionale, sezione "Amministrazione Trasparente", sottosezione "Consulenti e collaboratori - incarichi".

Con riferimento ai patrocini legali l'AP ha fatto presente che nel 2018 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. Si rappresenta, comunque, che l'eventuale affidamento degli incarichi ad avvocati del libero foro deve soggiacere al rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, pubblicità, trasparenza e proporzionalità. La scelta dell'Ente dovrà, inoltre, tener conto dei concorrenti criteri di territorialità, affidabilità, rotazione, specializzazione e competenza professionale nelle materie oggetto del contenzioso. Per l'affidamento dei patrocini e dei servizi legali l'AP dovrà tenere conto della disciplina contenuta nel decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e s.m.i. individuata dalle Linee guida n. 12 "Affidamento dei servizi legali" approvate dall'ANAC con delibera del Consiglio n. 907 del 24 ottobre 2018.

Sarebbe, inoltre, auspicabile che l'AP istituisca un albo di operatori economici per l'affidamento di lavori, servizi e forniture sottosoglia che deve tener conto degli aggiornamenti introdotti dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56 e dalla delibera del ANAC n. 206 del 1° marzo 2018 in particolare, in materia, di valore stimato dell'appalto, di affidamento diretto, criteri di selezione, scelta del contraente e obbligo di motivazione, di confronto competitivo, di procedura negoziata per lavori pari o superiori a 150.000 euro e inferiori a 1.000 euro.

Sempre con riferimento al conferimento di incarichi a funzionari e dipendenti dell'AP, si evidenzia che con la sentenza della Corte dei conti Seconda Sezione Centrale di Appello n. 13 del 31 gennaio 2019 sono stati condannati in via definitiva l'ex Presidente, l'ex Segretario generale e alcuni funzionari e dipendenti dell'AP a titolo di danno erariale per oltre euro 500 mila a causa dell'illegittima attribuzione e percezione di incentivi alla progettazione di cui all'art. 18 della legge n. 109 del 1994.

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Gli strumenti di pianificazione e programmazione (Piano regolatore portuale, Programma triennale delle opere pubbliche²⁸ e Piano operativo triennale)²⁹ 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)³⁰ e dal documento pluriennale di pianificazione (DPP).

4.1 Piano regolatore portuale (PRP)

Come in precedenza, l'AP ha riferito che il Piano regolatore portuale (PRP) di Gioia Tauro non è ancora stato approvato a causa della mancanza dei prescritti pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Dipartimento politiche dell'ambiente della Regione Calabria. Anche i PRP dei porti di Crotone e Corigliano Calabro, per carenza dell'espressione dei pareri degli enti territoriali (Comune e Camera di Commercio) non risultano approvati.

Al riguardo si ribadisce che 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, quindi, più rinviabile l'adozione di una pianificazione che tenga conto delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale"³¹ e preveda l'efficace e tempestiva integrazione delle competenze istituzionali dell'AP con quelle della Regione e del Governo nazionale.

Il Piano regolatore di sistema portuale e i DPSS sono strumenti indispensabili per promuovere l'ottimale e coordinato 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

²⁸ Ai sensi dell'art. 21 d.lgs. n. 50 del 2016;

²⁹ Piano operativo triennale (POT), soggetto a revisione annuale, con il quale sono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti da utilizzare 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.

³⁰ 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 2018 si rinvia al documento "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia".

³¹ Le Linee Guida per la redazione dei Piani regolatori di sistema portuale in attuazione dell'art. 6 comma 1 lettera b) del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 sono state emanate dal MIT con nota del 8 giugno 2017 n° 16562. Alla redazione delle Linee guida ha contribuito un'apposita Commissione istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai cui lavori hanno partecipato i rappresentanti del MIT, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ed esperti di enti ed istituzioni impegnati nei diversi settori della portualità.

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

L'AP ha evidenziato che, proprio a causa della mancata messa a regime dei nuovi organi di *governance* dell'AdSP, "non è stato possibile pianificare le attività previste dall'art.5 della legge n. 84 del 1994 come novellata dal d.lgs. n. 169 del 2016 e rielaborare *ex novo* il Piano regolatore di sistema portuale e redigere il Documento di pianificazione strategica (DPSS) coerente con le richiamate Linee guida e con il Documento pluriennale di pianificazione".

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)³².

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.

L'aggiornamento del POT 2019-2021, approvato con delibera n.122 del 2018, a differenza del precedente POT, fornisce un sintetico rinvio al "Patto per lo sviluppo della Regione Calabria" sottoscritto il 30 aprile 2016 tra il Governo e la Regione Calabria con uno scarso riferimento alla nuova programmazione regionale POR Fondo di sviluppo e coesione 2014-2020, oltreché un cenno agli strumenti pianificatori nazionali ed europei.

Non vi è, tuttavia, specifica evidenza delle coperture dei fabbisogni di spesa nel triennio 2020-2021 necessarie per realizzare gli interventi programmati che, per il solo Porto di Gioia Tauro, sono quantificati in oltre 109 milioni di euro (erano 191 milioni di euro nella programmazione 2018-2020 e 187 milioni di euro nella precedente programmazione 2017-2019).

L'attuale POT non appare sufficientemente in linea con le previsioni del d.lgs. n. 228 del 2011, del d.lgs. n. 50 del 2016 e s.m.i. e con le Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche che rappresentano un fondamentale passo verso una nuova fase di

³² Ai sensi dell'art. 9, c. 3, lettera a) della l. n. 84 del 1994.

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-benefici³³”, 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 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 MIT³⁴.

Questa Corte, come nel precedente referto, ritiene che sia oltremodo 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.

Per il Porto di Gioia Tauro il DEF 2019 prevede il miglioramento dell’accessibilità stradale per agevolare la penetrazione di mercato e la realizzazione di *catchment areas*³⁵ di riferimento attraverso il completamento dello sviluppo della viabilità del comparto nord.

In tale prospettiva, attesi i ritardi nell’esecuzione dei lavori e nella realizzazione delle opere portuali da effettuarsi con le risorse assegnate³⁶, 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.

³³ “Analisi costi benefici” è lo strumento 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 del 2011.

³⁴ In particolare, verbale del Collegio dei revisori dei conti n. 25 del 20 aprile 2018 e n.34 del 21 maggio 2019 e nota MIT n. 16586 del 20 giugno 2018.

³⁵ L’ampliamento delle *catchment areas* ovvero del bacino di utenza di riferimento del Porto dovrebbe essere realizzato attraverso la realizzazione di moderni collegamenti ferroviari in grado di attrarre nel proprio retroporto nuove attività industriali – manifatturiere e di servizi – grazie a condizioni oggettive fiscali ed amministrative di vantaggio competitivo e alla realizzazione del bacino di carenaggio come da APQ del 27 luglio 2016.

³⁶ 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.

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. Con d.m. MIT 16 gennaio 2018 n.14, 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".

La tabella n. 9 illustra le risorse destinate alle opere pubbliche nel triennio.

Tabella 9 - Risorse stanziare nel Programma triennale dei lavori pubblici

	2017-2019	2018-2020	2019-2021
	(bil. prev. 2017)	(bil. prev. 2018)	(bil. prev. 2019)
Stanziamenti di bilancio	32.650.000	65.000.000	152.540.000*

Fonte: AP

* 95 milioni di euro da risorse proprie dell'AP e 57,54 milioni di euro circa da non meglio precisata "Altra tipologia".

L'AP ha riferito che per tutti gli interventi previsti nella prima annualità esiste almeno lo studio di fattibilità come rilevabile dalle schede allegare ai programmi triennali. Gli investimenti previsti per le annualità sopra riportate sono stati rimodulati secondo le strategie di sviluppo del porto. In sede istruttoria l'AP ha ulteriormente specificato che il Programma triennale dei lavori pubblici, articolato sul triennio di riferimento 2018-2020, è stato redatto entro l'anno 2017 e quindi precedentemente al citato d.m. MIT n. 14 del 16 gennaio 2018. In aderenza al medesimo decreto ministeriale, invece, il Programma triennale dei lavori pubblici 2019-2021 è stato articolato tenuto conto di quanto in esso previsto.

Con l'entrata in vigore del d.lgs. n. 50 del 2016, art. 40, comma 2, l'AP, nelle more dell'attivazione della procedura di gara al fine di individuare la società erogatrice del servizio "Acquisizione di Servizi per la Gestione Telematica delle Procedure di Affidamento e dei fornitori attraverso una piattaforma *e-Procurement*" in modalità SaaS (*Software as a Service*), ha sottoscritto un protocollo con l'associazione ASMEL³⁷ per l'utilizzo della piattaforma telematica messa a disposizione gratuitamente fino al 31 dicembre 2019. Nelle more dell'avvio dell'attivazione della piattaforma telematica costruita in base alle esigenze dell'Ente, tutte le attività di affidamento lavori, servizi e forniture avvengono mediante la piattaforma ASMEL e la piattaforma MePA Acquisti in rete di CONSIP.

³⁷ L'Associazione per la sussidiarietà e la modernizzazione degli enti locali - ASMEL ha sede legale a Gallarate provincia di Varese e sede operativa a Napoli ed è costituita interamente da soggetti pubblici.

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 *transshipment* 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 continua a non giovare alla ripresa 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, sembra necessaria l'accelerazione degli investimenti in impianti e servizi.

Negli scenari geoeconomici che si vanno delineando a livello globale e, in particolar modo, nella nuova definizione dei flussi di traffico nel bacino del Mediterraneo, un'opportunità è offerta dalla possibilità di diversificare l'offerta di servizi portuali prevedendo (oltre al *transshipment*) l'integrazione tra le attività *Deep-sea shipping* (DSS) e quelle *Short sea shipping* (SSS)³⁸. Ciò garantirebbe lo sviluppo di una limitrofa area industriale nella quale imprese manifatturiere ad elevato valore aggiunto possano operare, in ambito di Zona economica speciale (ZES), con indubbi riflessi positivi sotto il profilo dello sviluppo economico, accrescendo gli interscambi commerciali lungo corridoi longitudinali e trasversali della rete europea TEN-T.

Il superamento dell'attuale gestione amministrativa transitoria con l'istituzione della nuova AdSP sembra quindi pertanto 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.³⁹ In tale contesto occorre identificare con

³⁸ 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 e mezzi di dimensioni maggiori. Lo sviluppo dello SSS costituisce uno degli obiettivi strategici della politica dell'UE in materia di trasporti, in quanto sostegno alla intermodalità volta a ridurre la congestione stradale e ridurre i tassi di incidentalità e inquinamento e a migliorare l'efficienza del trasporto merci sotto il profilo logistico ed economico, in termini di tempi, costi e rispetto dell'ambiente. L'obiettivo è l'equilibrio complessivo del sistema.

³⁹ 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 - Eurosystem, Economie regionali. L'economia calabrese, n. 12 giugno 2018, p.12).

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.

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 1994⁴⁰.

Quest'ultima misura stabilisce che le concessioni demaniali portuali che rientrano nello schema delle concessioni di beni pubblici⁴¹, e devono pertanto 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 in materia⁴² - ritiene che ai procedimenti concessori di beni pubblici di rilevanza economica, quale un'area demaniale marittima, debbano applicarsi i principi discendenti dall'art.81 del Trattato UE e dalle direttive comunitarie in 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 Stato⁴³ modifica l'art. 4 del d.lgs. n. 50 del 2016 prevedendo che

⁴⁰ 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 n. 84 del 1994.

⁴¹ Parere del Consiglio di Stato, Sezione speciale in sede consultiva n. 1505 del 27 giugno 2016.

⁴² Si veda al riguardo: Consiglio di Stato, Sezione speciale in sede consultiva 30 marzo 2017, n. 782 del 2017. 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 evidenziando altresì che le regole del vecchio regolamento di esecuzione del Codice della navigazione non assicurano la medesima parità di trattamento e le opportunità partecipative previste dal d.lgs. n. 50 del 2016. La violazione delle regole dell'evidenza pubblica determina un pregiudizio per le pubbliche finanze (cd. danno alla concorrenza) per non aver conseguito il risparmio di spesa che sarebbe stato possibile ottenere mediante il confronto competitivo 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).

⁴³ Parere n. 782 del 2017.

“dopo le parole: “lavori, servizi e forniture,” siano inserite le seguenti: “dei contratti attivi”⁴⁴. 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”⁴⁵.

Per rilanciare l’economia portuale e renderla maggiormente competitiva, 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 concorrenza⁴⁶.

Più di recente l’Autorità di regolazione dei trasporti (ART) ha adottato la delibera n. 57 del 30 maggio 2018 recante “*Metodologie e criteri per garantire l’accesso equo e non discriminatorio alle*

⁴⁴ 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 dell’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 privata”.

⁴⁵ 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 delle competenti Capitanerie di Porto, nonché sul sito internet istituzionale 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 emanato. Ciononostante, si ribadisce il convincimento dell’esclusiva obbligatorietà del Codice dei contratti pubblici.

⁴⁶ Consiglio di Stato, Sezione consultiva per gli atti normativi, parere n.1505 del 2016, adunanza di sezione 23 giugno 2016. In particolare 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 e di cui si rileva l’urgenza, ha ribadito tali concetti ritenendo non ammissibile “che la procedura di assegnazione della concessione dell’area o della singola banchina muova esclusivamente dall’istanza dell’interessato, senza un atto di programmazione a monte che sfoci, poi, in un bando ed in una, seppur peculiare, procedura di gara ad evidenza pubblica”, dovendo essere preventivamente stabilita la durata delle concessioni nei porti unitamente al valore minimo del canone demaniale ed esattamente regolamentata l’ipotesi del rinnovo.

infrastrutture portuali” che rappresenta una prima proceduralizzazione normativa in linea con il Codice dei contratti pubblici.

Nell’Allegato VIII (Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia) al Documento di economie e finanza 2019 è stato espressamente previsto il “riordino delle concessioni portuali attraverso la revisione generale del sistema delle concessioni demaniali marittime, per semplificare i processi e connotare l’attività di gestione del demanio per il suo chiaro contenuto economico e per la valenza strategica che riveste per lo sviluppo e la crescita del porto e delle attività indotte, garantendo uno sviluppo dei sistemi portuali reciprocamente integrato”.

Rispetto alle vigenti concessioni il Commissario dell’AP, come evidenziato nel precedente referto, ha positivamente avviato⁴⁷ un’istruttoria amministrativa tesa a verificare, il rispetto degli impegni da parte della principale società concessionaria e ad accertare l’eventuale sottoutilizzazione del *terminal*, per verificare la sussistenza dei requisiti per il mantenimento del vigente assetto delle concessioni e autorizzazioni con la società terminalista⁴⁸.

Tra gli impegni per il rilancio delle attività portuali assunti dal Commissario, di cui si è trattato anche nel precedente referto, spicca la procedura di *due diligence* condotta a carico della società principale concessionaria. Trattasi di una procedura inedita, mai prima d’ora avviata a carico di un concessionario portuale *ex art. 18* legge n. 84 del 1994, a fronte di una perdurante crisi di traffici e finalizzata a verificare la produttività del *terminal* a fronte di quanto dichiarato nei Piani aziendali a corredo dei contratti di concessione, lo stato d’uso dei mezzi di banchina e, infine, le condizioni di sicurezza dei luoghi.

Nel 2018 è emerso che la mancata ripresa della *leadership* del Porto di Gioia Tauro nel confronto con gli altri *competitor* nazionali ed europei, pur non trascurando il fattore della crisi generale del *transhipment*, è anche dovuta al mancato rispetto degli impegni presi da parte del principale Concessionario nell’atto di concessione cinquantennale (e nei successivi atti suppletivi e piani

⁴⁷ Nota Commissario AP del 24 gennaio 2017 (prot. 315U/18 del 9 gennaio 2018).

⁴⁸ 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 *transhipment* 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 autorizzate) 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).

d'impresa) e alla obsolescenza delle dotazioni di *equipment* del *terminal*, che hanno portato al non raggiungimento degli obiettivi e al progressivo calo dei volumi del traffico merci (nota AP 7 giugno 2019).

Ciò premesso l'AP ha avviato la procedura di decadenza della principale concessione demaniale secondo l'art. 18, comma 9, della legge n. 84 del 1994. Tale procedura è stata sospesa a causa di una trattativa avviata tra i due soci della principale Concessionaria finalizzata alla cessione, da un socio all'altro, del 50 per cento delle quote societarie. Tale acquisto, a detta del medesimo Concessionario, creerà i presupposti per il rispetto degli impegni assunti in sede di sottoscrizione dell'intesa quadro del 15 giugno 2017, unitamente all'adeguamento del Piano di impresa, alla "realizzazione di importanti investimenti finalizzati a rinnovare le attrezzature necessarie ad una movimentazione efficiente dei *container*", al mantenimento ed al potenziamento degli attuali livelli occupazionali e dei traffici.

Il 25 maggio 2019 il Concessionario ha formalmente trasmesso all'AP il Piano d'impresa integrativo redatto a seguito del trasferimento delle quote societarie di cui si è detto ed ha richiesto l'archiviazione del suddetto procedimento di decadenza, richiesta accolta dall'AP.

Questa Corte ritiene che l'AP, in osservanza del principio di gradualità e di proporzionalità nell'applicazione del provvedimento, dopo aver diffidato la società ricorrente e fermo restando l'obbligo di accertamento anche da parte del Collegio dei revisori dei conti di eventuali danni arrecati all'Ente dal progressivo calo dei volumi per cause eventualmente riconducibili all'inadempimento del Concessionario, dovrà continuare a monitorare periodicamente il rispetto del contratto di concessione e del correlato Piano di impresa e sanzionare eventuali comportamenti inadempienti.

Inoltre, ai fini dell'ottimale sviluppo del mercato portuale nell'affidamento delle correlate concessioni si ribadisce l'invito rivolto nella precedente relazione a vigilare affinché non si verificino concentrazioni suscettibili di ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza, con conseguenze negative in termini di offerta dei relativi servizi, ovvero aumento di prezzi dei servizi o ancora applicazione di condizioni svantaggiose per le controparti.

In una completa e trasparente visione d'insieme l'Ente dovrà, infine, 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 crescita rispetto all'esercizio precedente attestandosi, nel 2018, a 3 milioni di euro (2,51 milioni di euro nel 2017).

Nello stesso anno si rileva un lieve peggioramento della capacità di riscossione dell'Ente, che passa da una percentuale del 74,67 per cento nel 2017 al 72,37 per cento del 2018.

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	2.518.298,37	1.880.536,06	637.762,31	74,67	25,33
2018	2.990.555,78	2.164.297,85	826.257,93	72,37	27,63
Totale	8.085.312,50	5.815.694,99	2.269.617,51	71,93	28,07

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

Le somme da riscuotere, seppur in calo, restano elevate – oltre 826 mila euro a fine 2018 – e ciò dipende anche dalla mancata informatizzazione di alcuni uffici che la Corte, come già il Collegio dei revisori, 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.

La Corte esprime riserve in ordine a tale comportamento ed invita l'AP ad adottare tempestivamente ordinate e legittime procedure amministrative di rinnovo delle concessioni. Desta, inoltre, preoccupazione, anche alla luce di una sentenza sfavorevole per l'Ente⁴⁹, l'annosa vicenda, già citata nella precedente relazione, riguardante il recupero della misura intera dei canoni di concessione demaniale nei confronti dei due concessionari *ex art. 18* della legge n. 84 del 1994 che versavano, sulla base di un precedente accordo, canoni inferiori rispetto alle tabelle ministeriali all'epoca vigenti. L'Ente, in sede di definizione del bilancio previsionale per l'anno 2019, a fini prudenziali, oltre all'accantonamento a Fondo rischi ed

⁴⁹ Tribunale civile di Palmi, Sentenza n. 13 del 9 gennaio 2009.

oneri per 10 milioni di euro ha previsto una posta in entrata pari ad euro 24,82 milioni di euro con corrispondente e pari accantonamento nel Fondo rischi e oneri in relazione alla necessità di garantire una registrazione contabile delle somme anzidette relative al contenzioso con il principale concessionario per euro 7,6 milioni di euro (per i periodi dal 24 giugno 2000 al 23 giugno 2007), oltreché ad ulteriori 16,42 milioni di euro richiesti dall'AP al concessionario medesimo quali somme dovute a titolo del 50 per cento del canone intero richiesto dall'Ente con cadenza semestrale (e non corrisposto) per i periodi dal 24 giugno 2007 al 23 giugno 2017. L'Ente ha, infine, evidenziato che sempre nella medesima registrazione contabile sono inseriti somme pari ad euro 800 mila relative al contenzioso con l'altro concessionario *ex art. 18 legge n. 84 del 1994*.

In materia si segnala la specifica verifica amministrativa della Direzione generale per la vigilanza sulla Autorità portuali⁵⁰ 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 2018.

Nella tabella n. 11 è data evidenza dei canoni demaniali in crescita e delle entrate correnti che risultano in leggera flessione, ma quantitativamente superiori rispetto al precedente esercizio finanziario.

Tabella 11 - Rapporto tra canoni demaniali ed entrate correnti

	2017	2018
entrate dai canoni	2.518.298	2.990.556
entrate correnti	17.648.430	15.368.978
incidenza %	14,27	19,46

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

⁵⁰ 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 alle modalità di affidamento, agli 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.

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 carenza⁵¹.

Tanto premesso, al fine di consentire l'esatta individuazione, lo stato di utilizzo dei beni, la gestione efficiente delle 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.

Questa Corte, ha già avuto modo di rilevare le non corrette modalità di gestione delle entrate da canoni demaniali e ribadisce che la gestione delle medesime attività deve evitare ogni rischio di prescrizione del diritto di credito e trovare compiuta attuazione attraverso il menzionato SID, osserva che la riscossione delle entrate patrimoniali si pone come atto doveroso di recupero delle indispensabili risorse materiali necessarie a far fronte alla spesa pubblica e che viene a rilievo un'ipotesi di responsabilità per la mancata riscossione di canoni da imprese concessionarie nel caso in cui l'Amministrazione abbia negligenzemente lasciato prescrivere il credito vantato.

5.2 Servizi ausiliari di interesse generale

Per ciò che concerne i servizi di interesse generale, il d.lgs. 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 obsoleta⁵²; si è, pertanto,

⁵¹ Tale convincimento è ripreso anche dal Collegio dei revisori, che dopo aver esaminato la documentazione esibita dall'Ente, nelle riunioni del 20 aprile 2018 e del 21 maggio 2019 ha ribadito 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".

⁵² 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.

ritenuta operata l'abrogazione implicita del d.m. 14 novembre del 1994⁵³ 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 l'osservazione 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, 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.lgs. n. 182 del 2003, con nota n. 6601 del 14 maggio 2010, non risulta approvato⁵⁴. L'AP ha comunicato, pertanto, di non aver potuto procedere ad indire una selezione con evidenza pubblica e di aver invitato la Regione, anche nel 2018, all'approvazione di detto Piano già ripetutamente sollecitato con richieste nel 2017 senza avere a tutt'oggi notizie della conclusione del procedimento. Al riguardo si auspica una pronta definizione amministrativa di tale iter e considerata l'anzianità dell'ultima richiesta se ne sollecita un aggiornamento anche alla luce di possibili intervenute novità.

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 Calabria⁵⁵. L'AP, in sede istruttoria ha poi evidenziato che i servizi di illuminazione

⁵³ 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".

⁵⁴ L'approvazione del vigente Piano di raccolta rifiuti da nave era avvenuta con Ordinanza n. 4881 del 22 settembre 2006 del Commissario Delegato per l'emergenza ambientale nel territorio della Regione Calabria.

⁵⁵ 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 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 – 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

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. (Iniziativa 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 finanziarie pubbliche all'epoca della costruzione del Porto di Gioia Tauro e trasferiti alla Regione Calabria dall'Agensud. 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.lgs. n. 112 del 2015.

Per quanto attiene ai servizi informatici e telematici riservati ai passeggeri⁵⁶ e a quelli comuni al settore industriale e al settore commerciale del porto⁵⁷, 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, 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 e servizi portuali

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.

⁵⁶ 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.

⁵⁷ 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.

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 imprese che intendono svolgere un'attività (operazione o servizio portuale) per conto proprio o di terzi devono ottenere l'autorizzazione da parte dell'AP ai sensi dell'art. 16, co. 3 della l. n. 84 del 1994, che la rilascia previa verifica del possesso dei requisiti previsti dall'art. 16, co. 4 della l. n. 84 del 1994. Il rilascio dell'autorizzazione costituisce poi un prerequisito per ottenere in concessione, ai sensi dell'art. 18 della stessa legge portuale, le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale "per l'espletamento delle operazioni portuali". 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. Le seguenti tabelle evidenziano il numero massimo di autorizzazioni⁵⁸ che l'AP, tenuto conto della capacità operativa dello scalo, ha approvato nel 2017 e nel 2018 ⁵⁹.

Tabella 12 - Numero massimo autorizzazioni per operazioni e servizi portuali (anno 2017)

Descrizione	2017				Tot.
	Gioia Tauro	Crotone	Corigliano	Villa S.G.	
Operazioni portuali	7	6	2	6	21
Servizi portuali:					
1. Incolonnamento 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
TOTALE AUTORIZZAZIONI	41	36	28	46	151

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

⁵⁸ Incluse le autorizzazioni agli operatori terminalisti titolari di concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 della l. n. 84 del 1994.

⁵⁹ 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".

Tabella 13 - Numero massimo autorizzazioni per operazioni e servizi portuali (anno 2018)

Descrizione	2018				Tot.
	Gioia Tauro	Crotone	Corigliano	Villa S.G.	
Operazioni portuali	7	4	3	7	21
Servizi portuali:					
1. Incolonnamento 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	0	7
4. Servizio shuttle merci	8	5	4	5	22
5. Noleggio mezzi sollevamento e traslazione	5	5	4	5	19
6. Rizzaggio, derizzaggio, fissaggio merce, taccaggio auto, su navi, vagoni ferroviari	7	5	2	5	19
7. Pesatura merci	0	5	2	5	12
8. Marcatatura, smarcatura, conteggio, cernita merce,	0	5	2	5	12
9. Pulizia merci e ricondizionamento colli	0	5	2	0	7
10. Controllo qualitativo/quantitativo merce	0	5	2	0	7
11. Tramacco (Riempimento/svuotamento contenitori)	4	5	4	0	13
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
TOTALE AUTORIZZAZIONI	41	48	29	52	170

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

Nel 2018 il numero massimo di autorizzazioni all'esecuzione di servizi portuali rilasciabili è stato in favore di 170 imprese (151 nel 2017) così distribuite: 34 a Gioia Tauro, 44 a Crotone, 26 a Corigliano Calabro, 45 a Villa San Giovanni. In particolare, per quanto riguarda il porto di Villa San Giovanni, l'AP ha precisato che, poiché secondo una specifica indicazione ministeriale, è da considerarsi "unico mercato rilevante" con quello di Reggio Calabria, alla cui amministrazione provvede la locale Capitaneria di Porto in quanto non ricompreso nella circoscrizione territoriale dell'AP, sono stati stipulati con la suddetta Capitaneria di Porto appositi "accordi procedurali" ai sensi dell'art.15 della l. n. 241 del 1990 in cui è stato, tra l'altro, fissato il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili presso il porto di Villa San Giovanni. In sede istruttoria l'AP ha, altresì, precisato che presso il Porto di Taureana di Palmi non è operativa alcuna impresa portuale ai sensi dell'articolo 16 della l. n. 84 del 1994, essendo uno scalo marittimo esclusivamente vocato alla nautica da diporto e privo di qualsivoglia traffico commerciale.

In particolare, rispetto alla pianificazione autorizzatoria illustrata nelle tabelle n. 12 e 13, allo svolgimento delle operazioni portuali, su un massimo di 21 sono state autorizzate complessivamente n. 10 imprese (n. 4 a Gioia tauro, n. 3 a Corigliano Calabro, n. 2 a Crotone e n. 1 a Villa San Giovanni), mentre i soggetti autorizzati all'esercizio di servizi portuali, su un

massimo di n. 170 sono stati complessivamente n. 12.

Si evidenzia che i titolari delle concessioni rilasciate 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.

Ad avviso di questa Corte il rilascio dell'autorizzazione all'espletamento di servizi portuali ai sensi art. 16 comma 3, con affidamento, previa determinazione dei relativi canoni, deve avvenire tramite procedure di gara caratterizzata, oltre che dall'evidenza pubblica anche dal rispetto dei criteri della *par condicio* dei soggetti aspiranti, in linea con le previsioni del d.lgs. n. 50 del 2016 e s.m.i..

Con l'obiettivo di assicurare il valido svolgimento di operazioni portuali e di evitare situazioni di concorrenza sleale si richiama, inoltre, l'attenzione sulla non sostituibilità delle concessioni rilasciate ai sensi degli artt. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994 con quelle rilasciate ai sensi dell'art. 36 del Codice della navigazione che, per loro natura e origine, risultano sprovviste delle idonee garanzie richieste dalla legge per lo svolgimento delle operazioni relative al ciclo portuale e gravate da un minor onere tecnico e finanziario.

Si evidenzia, infine, che sull'AP grava l'obbligo di legge di verificare l'effettiva idoneità del soggetto richiedente, nonché di accertare almeno con cadenza annuale, il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma operativo (piano di investimenti, costi presumibili, prospettive di traffici, contratti di appalto relativi alla fornitura di operazioni o servizi portuali a favore di terzi, ecc.), e di dichiarare la decadenza del concessionario anche ai fini della valutazione dell'esistenza di un eventuale danno erariale derivante da inadempimento contrattuale.

Come già evidenziato (cfr. paragrafo 3.4), in sede istruttoria all'esito di una verifica amministrativa-contabile sulle autorizzazioni rilasciate e sui connessi canoni relativa ad accosti e soste negli anni dal 2013 al 2017 nel porto di Crotona, l'Amministrazione ha emesso i primi provvedimenti di richiesta di pagamento dei canoni nei confronti di imprese concessionarie debtrici relativi al 2013, nel caso in cui detti crediti siano caduti in prescrizione, occorre agire per limitare gli effetti del danno da mancata riscossione del canone dalle imprese autorizzate a termini di quanto previsto dai vigenti Regolamenti per l'individuazione dei servizi portuali e delle procedure per il rilascio delle autorizzazioni. Appare opportuno che anche il Collegio dei revisori dei conti continui a monitorare le procedure di recupero attivate dall'Ente e vigili sull'estensione della verifica amministrativo-contabile presso i porti di Gioia Tauro,

Corigliano, Villa San Giovanni e Palmi. L'obbligo in capo ai revisori dei conti di denuncia per le ravvisate ipotesi di danno erariale è stato ribadito dall'articolo 52, comma 2, del decreto legislativo n. 174 del 2016 che evidenzia la necessità della tempestività dell'azione. Si evidenzia, inoltre, che nelle ipotesi nelle quali sia stato il Collegio dei revisori ad effettuare la denuncia, rimane ferma la necessità che lo stesso Collegio aggiorni periodicamente la Procura contabile circa le iniziative ed i risultati ottenuti dall'amministrazione per il recupero del danno, tanto più alla luce del comma 6 dell'articolo 52 del decreto legislativo n. 174 del 2016 che evidenzia "l'obbligo per la pubblica amministrazione denunciante di porre in essere tutte le iniziative necessarie a evitare l'aggravamento del danno, intervenendo ove possibile in via di autotutela o comunque adottando gli atti amministrativi necessari a evitare la continuazione dell'illecito e a determinarne la cessazione".

La tabella che segue evidenzia le entrate proprie dell'Ente derivanti dal gettito delle tasse imbarcate e sbarcate, i proventi per le autorizzazioni per le operazioni portuali ai sensi dell'articolo 16 della l. n. 84 del 1994, i proventi per le autorizzazioni per le operazioni portuali ai sensi dell'articolo 68 del Codice della navigazione, i proventi da vendita di beni e servizi e le entrate da canoni di concessione delle aree e banchine demaniali e i trasferimenti dello Stato.

Tabella 14 - Entrate proprie e da terzi

DESCRIZIONE	2017	2018	Δ18/17
ENTRATE PROPRIE			
Tasse su merci imbarcate-sbarcate l. n.2 del 1963 e l. n.355 del 1976	747.137	888.402	18,91
Autorizzazioni operazioni portuali art. 16, l. n.84 del 1994	192.662	176.255	-8,52
Autorizzazioni attività nel porto art. 68 Cod. Nav.	56.899	63.066	10,83
Gettito tasse d'ancoraggio Capo I titolo I l. n. 82 del 1963	12.413.157	9.610.606	-22,58
TOTALE ENTRATE PROPRIE	13.409.855	10.738.329	-19,92
TRASFERIMENTI DA STATO (CORRENTE)	1.499.998	1.425.928	-4,94
VENDITA BENI E SERVIZI	188.848	147.379	-21,96
Canoni di concessione aree demaniali e banchine	2.518.298	2.990.559	18,75
TRASFERIMENTI DA STATO (CAPITALE)	7.945.561	0	-100
TRASFERIMENTI DA ALTRI ENTI	0	524.870	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

5.4 Attività negoziale

Le seguenti tabelle riportano l'elenco delle attività poste in essere dall'AP nel 2018 riguardanti l'acquisizione di lavori manutenzione ordinaria e straordinaria, di servizi con evidenza del codice identificativo della gara dell'AP per l'acquisizione di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni e di servizi e per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione.

Tabella 15 - Lavori acquisiti per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni

Descrizione	Importi
"Nuova pavimentazione per l'installazione di apparecchiature per la scansione radiografica di container e di mezzi di trasporto" CIG 7631840998	452.691
"Lavori Complementari" dell'intervento "Completamento e sviluppo del comparto Nord - Viabilità" CIG 7710314066	324.484
Lavori per connessione della linea di media tensione in area interporto e in area contenitori alle nuove cabine realizzate nell'ambito dei lavori "Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro" CIG 76951731A6	22.143
Lavori di adeguamento tecnico funzionale relativi al varco doganale posto in prossimità del molo sottoflutto del porto commerciale" - Porto di Crotona CIG 74267793E9	17.600
Completamento intervento "Adeguamento del tratto di banchina Nord esistente ai nuovi tratti di banchina Nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali" CIG 740774046E	95.165

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

Tabella 16 - Servizi acquisiti

Descrizione	Importi
Validazione progetto definitivo esecutivo (art. 26 d.lgs. 50 del 2016) "Lavori di completamento della Banchina di ponente lato Nord" CIG 7427485A83	40.958
Pubblicazione bando di gara "Nuova pavimentazione per l'installazione di apparecchiature scansione radiografica container e mezzi trasporto" CIG Z8C253992C	931
Attività di ispezione e verifica mezzi. Performance movimentazione terminal di TEU CIG 7511709A5B	38.700
Analisi bilanci societari, asseverazione atti nell'attività di accertamento avviata dall'Autorità Portuale CIG 7434701D57	17.500
Adeguamento studio fattibilità "Progetto di realizzazione di un bacino di carenaggio Porto di Gioia Tauro" CIG 7369753092.	4.000
Nomina Commissione collaudo tecnico-amministrativo lavori "Nuovo Terminal Intermodale" porto Gioia T.	75.000
Servizio di pulizia porto nuovo (decespugl.to, raccolta e smalt.to rifiuti) - Porto di Crotona CIG ZCA2136880	19.380
Servizio sostitutivo vigilanza attiva posto di guardia varchi porto Crotona, per un totale di 400 ore Z9322DDF7B	7.760
Software di contabilità dei lavori pubblici "Primus BIM" 743161390C	199
Verifica della consistenza tecnico-funzionale dei sistemi di security a protezione del Porto di Gioia T. CIG 74316420FD	6.767
Servizio vigilanza attiva (GPG) posto di guardia varchi del porto di Corigliano Calabro, per un totale di 400 ore, CIG Z2B230F333	7.760
Servizio trimestrale prelievo, trasporto e smaltimento rifiuti speciali isole ecologiche Porti di Palmi e Gioia Tauro CIG 67593464C6	1.620
Polizza assicurativa n. 50/TP007563555 CIG ZCA2388648.	1.337
Servizio vigilanza attiva presso il posto di guardia varchi del Porto di Crotona, per 400 ore CIG Z662411B08	8.000
Servizio vigilanza armata (ronde) aree portuali "aree comuni" non in concessione d.m. 300 ore, CIG Z5D2459F85	6.000
Pulizia e decespugliamento verde piazzale stazione marittima di Corigliano Calabro CIG Z0824C85F7	1.000
Riparazione barriera automatizzata corsia di uscita n. 2 del varco portuale di Gioia Tauro CIG Z8624EC620	470
Servizio sostitutivo vigilanza attiva (GPG) posto guardia varchi Corigliano Calabro, per 300 ore CIG Z0A269D317	5.820

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

L'AP, in merito ai lavori in economia ha specificato che le acquisizioni sono state effettuate mediante cottimo fiduciario ai sensi dell'art.36 comma 2 del d.lgs. n. 50 del 2016 attingendo sia dall'albo istituito presso l'AP sia attraverso gli acquisti in MePA motivati adeguatamente. Per gli acquisti in economia non è stata adottata la centrale di committenza ASMEL⁶⁰. L'Amministrazione con una gara espletata sul MePA ai sensi dell'art.36 comma 2 lett. b) del d.lgs. n. 50 del 2016, si sta dotando di una piattaforma "e-procurement" in modalità SaaS (*Software as a Service*) e una sezione di tale piattaforma è dedicata all'albo fornitori.

Tabella 17 - Lavori in economia

Descrizione	Importi
Ripristino impianto di illuminazione porto commerciale di Crotone ZCC2254215	38.896
Fornitura e posa in opera di n° 2 climatizzatori sede - Porto di Crotone Z752114EE7	4.000
Ripristino paramento verticale e cordonale banchina n°8 molo foraneo - Porto di Crotone Z74245593E	4.000
Adeguamento tecnico funzionale del varco doganale - Porto di Crotone 74267793E9	17.600
Adeguamento tecnico funzionale del varco doganale - Porto di Crotone	5.948
Messa in sicurezza piazzale portuale molo sottoflutti - Porto di Crotone ZD123B4243	9.350
Lavori di ripristino impianto antincendio del porto commerciale - Porto di Crotone Z2724EBD30	2.340
Lavori di ripristino sistema di regolazione accessi nel porto commerciale di Crotone ZB1244D3AC	930
lavoro inerente all'esecuzione del rilievo <i>single beam</i> del Porto nuovo di Crotone e calcolo dei volumi di dragaggio rispetto alle quote di progetto assegnate 7372633936	6.500
Realizzazione di vetrata in alluminio anodizzato argento per complessivi mq. 3,35 completi di vetro antisfondamento e messa in opera 7347738935	650
Fornitura e montaggio sbarre presso il varco accesso area portuale del Porto di Gioia Tauro" 73394697900	1.670
lavori di ripristino della pavimentazione della viabilità che dalla banchina n° 7 conduce all'uscita del porto di Corigliano Z512296431	1.900
Lavori per l'esecuzione della potatura, decespugliamento e stralcio lungo la recinzione perimetrale ed il corridoio della fascia di sicurezza del Porto di Gioia Tauro 7436669565	9.500
lavori di ripristino del piazzale retrostante la banchina del molo foraneo e del cancello carraio di accesso al porto commerciale di Crotone	4.000
ripristino dell'impianto di illuminazione posto sul piazzale retrostante la banchina n° 1, e lungo il molo foraneo del porto di Corigliano Calabro Z6F245A750	2.180
lavori di manutenzione straordinaria alla recinzione del Porto di Gioia Tauro Z1424F5AD3	8.500
lavori di manutenzione per il ripristino della integrale funzionalità dell'illuminazione pubblica relativa agli impianti della viabilità di banchina lato ponente e del varco doganale del Porto di Gioia Tauro Z8F253DCA7	7.400
lavori di diversa disposizione dei <i>new jersey</i> sulla banchina di riva al fine di organizzare i piazzali retrostanti le banchine di accosto di n° 4 unità appartenenti al naviglio di stato previste nel porto di Crotone Z182296389	500

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

⁶⁰ Con decreto 89 del 2018 del Commissario straordinario dell'AP, come visto, è stato approvato il Protocollo operativo per l'uso autonomo della piattaforma di *e-procurement* fornita dall'Associazione per la sussidiarietà e la modernizzazione degli enti locali (ASMEL) che ha reso disponibile, in forma totalmente gratuita, la piattaforma telematica in grado di consentire all'AP in qualità di stazione appaltante di operare nel rispetto del decreto legislativo n. 50 del 2016.

Gli interventi di grande infrastrutturazione sono stati finanziati con fondi MIT e con fondi PON Reti e Mobilità 2007-2013 e con il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e riguardano i lavori in corso di realizzazione di seguito riportati.

Nelle seguenti tabelle è evidenziato lo stato dei lavori di grande infrastrutturazione

Tabella 18 - Lavori di grande infrastrutturazione

TITOLO INTERVENTO	IMPORTO	Nota
Lavori di adeguamento del tratto di banchina Nord esistente ai nuovi tratti di banchina Nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei canali	euro 6.970.000: euro 1.471.760 risorse PON Reti e Mobilità 2007/2013 - 5.498.240 PON Infrastrutture e Reti 2014/2020	L'AP che è soggetto attuatore ha riferito che i lavori sono stati completati e che è <i>in itinere</i> il collaudo tecnico amministrativo
Nuovo <i>Terminal</i> Intermodale del Porto di Gioia Tauro	euro 40.000.000: - 44.100,26 Pon 2007-2013 - 19.955.899 PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 - 20.000.000 privato	L'AP che è soggetto attuatore ha riferito che i lavori sono in fase di esecuzione e che l'avanzamento al 31 dicembre 2018 è del 92 per cento
Realizzazione capannone industriale nella Zona Franca del Porto di Gioia Tauro <i>ex</i> Isotta Fraschini	euro 16.500.000: Finanziamento MIT con D.M. n. 379 dell'11.06.2010 (euro 10.200.000) e D.M. n. 28T del 29.01.2008 (euro 6.300.000)	L'AP che è soggetto attuatore ha riferito che i lavori sono in fase di esecuzione e l'avanzamento percentuale dei lavori al 31.12.2018 è del 52 per cento
Realizzazione di una piattaforma integrata di servizi mirata a offrire agli utenti e agli operatori del Porto di Gioia Tauro una vasta gamma di servizi informativi ad alto valore aggiunto	euro 10.00000.000 Finanziamento MIT con D.M. n. 28T del 29.01.2008	I lavori non sono stati consegnati e l'avanzamento contabile al 31.12.2018 è del 2 per cento
Completamento e sviluppo del comparto nord. Viabilità, capannoni e reti elettriche nell'area portuale di Gioia Tauro	Euro 20.000.000: - 1.823.167 PON 2007/2013; - 18.176.833 PON Infrastrutture e reti 2014-2020	I lavori sono stati completati

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

Tabella 19 - Lavori di grande infrastrutturazione

n	Descrizione intervento	Fonte di finanz. nto	Data aggiud. ne lavori	Data inizio lavori	Data di fine lavori prevista all'atto dell'assegn. ne	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Perizia di variante o suppletiva	Costo totale lavori	Stato avanz.to 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 2007/2013 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 d.lgs. n. 50/2016 offerta economicamente più vantaggiosa (art. 95 del d.lgs. 50/2016)	24.690.451,12 lavori e 351.319,51 progettaz. ne	Importo di perizia di variante tecnica e suppletiva del 22 aprile 2015 euro 26,39 mln di euro	2639 mln di euro: 351 mila euro progettazione esecutiva e 26 mln di euro esecuzione lavori	26.046.529,40	Terminato in fase di collaudo tecnico
2	Nuovo Terminal Intermodale del Porto di Gioia Tauro	euro 40.000.000: - 44.100,26 Pon 2007-2013 - 19.955.899,74 PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 - 20.000.000 privato	09/03/2016	23/06/2017	22/06/2018	Procedura aperta ai sensi dell'art.153 comma 16 lettera c) e come in esso previsto applicando il comma 15 lettere c), d), e) e f), aperta ai sensi dell'art.55 del d.lgs. 163/2006 con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 83 del d.lgs.163/2006	€ 18.989.249,33 Oneri di sicurezza e progettazione a carico della società concessionaria.	Importo di perizia di variante tecnica e suppletiva del 22 aprile 2015 euro 18,51 di euro in diminuzione rispetto all'importo contrattuale	€ 18.517.405,86	€ 14.963.783,37	in corso di es. one
3	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	19.09.2014	6.10.2015	05/10/2016.	Procedura aperta (art.60 del d.lgs. n. 50/2016 offerta economicamente più vantaggiosa (art. 95 del d.lgs. 50/2016)	€ 5.322.974,70 così ripartito: € 5.093.123,70 per lavori € 79.851,00 per progettazione € 150.000,00 per oneri di sicurezza	Non sono state approvate perizie suppletive	€ 5.322.974,70 così ripartito: € 5.093.123,70 per lavori € 79.851,00 per progettazione € 150.000,00 per oneri di sicurezza	€ 5.065.886,77	in corso di esecuzione
4	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	19/10/2016	Procedura aperta (art.60 del d.lgs. n. 50/2016 offerta economicamente più vantaggiosa (art. 95 del d.lgs. 50/2016)	11.435.385,02 così ripartito: € 11.102.2018,53 per lavori € 187.500,00 per progettazione € 145.676,49 per oneri di sicurezza	Perizia di variante tecnica e suppletiva importo complessivo € 11.848.416,28 così ripartito: € 11.484.952,61 per lavori € 187.500,00 per progettazione € 175.963,67 per oneri di sicurezza	11.848.416,28 così ripartito: € 11.484.952,61 per lavori € 187.500,00 per progettazione € 175.963,67 per oneri di sicurezza	€ 11.286.570,66	in corso di esecuzione

(segue)

n	Descrizione intervento	Fonte di finanziamento	Data aggiud.ne lavori	Data inizio lavori	Data di fine lavori prevista all'atto dell'assegn.ne	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Perizia di variante o suppletiva	Costo totale lavori	Stato avanz.to lavori	Collaudo
5	"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	16/09/2016	Procedura aperta art. 60 e 61 e 95 del d. lgs. 163/2006	1.674.529,97 così ripartito: € 1.644.529,97 per lavori € 50.000,00 per oneri di sicurezza	Perizia di variante tecnica e suppletiva importo compless. €1.741.550,95 così ripartito: € 1.691.550,95 per lavori € 50.000,00 per oneri di sicurezza	€ 1.741.550,95 così ripartito: € 1.691.550,95 per lavori € 50.000,00 per oneri di sicurezza	1.619.482,75	in corso di esecuzione
6	"Realizzazione piattaforma integrata servizi informativi a utenti e operatori del Porto di Gioia Tauro	10 mln di euro Finanziamento MIT	2/10/2014	18/06/2018	17/12/2019	Procedura aperta (art.60 del d.lgs. n. 50/2016 offerta economicamente più vantaggiosa (art. 95 del d.lgs. 50/2016)	8.179.246,56 così ripartito: € 3.511.916,00 per lavori 2.054.576,91 per fornitura di <i>software</i> € 2.415.000,00 per fornitura di <i>hardware</i> € 97.717,09 per progettazione € 100.000,00 per oneri di sicurezza	Non sono state approvate perizie suppletive	I lavori sono in corso di esecuzione ed è ancora confermato l'importo di € 8.179.246,56	Alla data del 31.12.2018 non sono stati emessi pagamenti	Sono in corso i lavori
7	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	13/07/2016	Procedura aperta art. 60 e 61 e 95 del d. lgs. 163/2006	651.232,50 così ripartito: € 632.632,50 per lavori € 18.600,00 per oneri di sicurezza	Perizia di variante tecnica e suppletiva importo complessivo € 715.511,35 così ripartito: € 695.075,46 per lavori € 20.435,88 per oneri di sicurezza	I lavori sono in corso di esecuzione ed è ancora confermato l'importo di € 715.511,35	€ 284.815	Sono in corso i lavori
8	"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	20/01/2018	Procedura aperta (art.60 del d.lgs. n. 50/2016 offerta econ. più vantaggiosa (art. 95 del d.lgs. 50/2016)	10.942.494,00 così ripartito: € 10.492.200,00 per lavori € 300.294,00 per progettazione € 150.000,00 per oneri di sicurezza	Perizia di variante tecnica e suppletiva importo compl.vo € 11.313.699,99 così ripartito: € 10.847.010,68 per lavori € 300.294,00 per progettazione € 166.395,31 per oneri di sicurezza	I lavori sono in corso di esecuzione ed è ancora confermato l'importo di € 11.313.699,99	€ 5.511.597,08	Sono in corso i lavori
9	Manutenzione della recinzione portuale doganale del Porto di Gioia Tauro"	163 mila euro Bilancio dell'Ente	12/1/2017	10/10/2017	07/02/2018	Procedura aperta art. 60 e 61 e 95 del d.lgs. 163/2006	€ 97.420,28 così ripartito: 92.420,28 per lavori € 5.000,00 per oneri di sicurezza	Non sono state approvate perizie suppletive	€ 97.420,28 così ripartito: 92.420,28 per lavori € 5.000,00 per oneri di sicurezza	€ 97.420,28	Certificato di regolare esecuzione emesso in data 27.09.2018

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 pubblici⁶¹ e 20 milioni con fondi privati. La tabella seguente illustra le opere finanziate con i fondi UE (2014-2020) evidenziando gli importi rendicontati al 31 dicembre 2017 data di chiusura definitiva della precedente programmazione comunitaria⁶².

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 sono stati 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. Il 16 gennaio 2019 è stata sottoscritta con il MIT la convenzione relativa al finanziamento del Nuovo *terminal*.

Tabella 20 - Opere finanziate con fondi comunitari (2014-2020)

Descrizione intervento	Fonte di finanziamento	Importo rendicontato PON 2014-2020
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 <i>terminal</i> 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	La convenzione con il MIT non è stata ancora sottoscritta. Nel 2018 non rendicontate somme
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	La convenzione con il MIT è stata sottoscritta il 16.01.2019. Nel 2018 non rendicontate somme
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	€ 9.313.996,28

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

⁶¹ 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 compartecipazione 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'AP di Gioia Tauro.

⁶² 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.

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 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, i progetti per gli importi sopra richiamati e ha rinviato alla stipula delle relative convenzioni.

Si sottolinea la perplessità per il ritardo accumulato e si evidenzia che nel 2018 non è stata stipulata alcuna convenzione e che, la sottoscrizione di una prima convenzione con il MIT è avvenuta, come già riferito, solo a gennaio 2019.

L'Ente, al fine di evitare ulteriori 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 attingendo dall'avanzo di amministrazione. Al riguardo si ribadisce che la rendicontabilità delle spese sulla nuova programmazione 2014-2020 è possibile solo per gli importi erogati a partire dal 1° 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.

Nell'ottobre 2018 l'AP ha ottenuto un finanziamento a valere sul Fondo sviluppo e coesione per complessivi euro 16,5 milioni per l'adeguamento della banchina di levante.

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 21 - Uscite per erogazione servizi generali e attività promozionali

Descrizione	2017	2018	Var.Ass. '18/'17	Δ '18/'17	Inc. %
Prestazioni di terzi-gestione servizi portuali utenze portuali	1.136.261	1.584.895	448.634	39	0,83
Prestazioni di terzi- manutenzioni ordinarie parti comuni con fondi propri	111.055	219.175	108.120	97	0,12
Prestazioni di terzi per studi ed opere di pianificazione	54.540	61.447	6.907	13	0,03
Spese promozionali e di propaganda	70.648	18.626	-52.021	-74	0,01
Spese connesse all'attività di <i>security</i> portuale	10.723	18.811	8.089	75	0,01
Totale	1.383.227	1.902.954	519.728	38	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

Le uscite per prestazioni istituzionali nel 2018 sono in aumento del 38 per cento sul 2017. In particolare, le spese di gestione dei servizi portuali⁶³ sono in aumento del 39 per cento nel 2018, le spese per manutenzioni ordinarie delle parti comuni aumentano del 97 per cento nel 2018, le prestazioni di terzi per studi ed opere di pianificazione aumentano del 13 per cento sul 2017, le spese promozionali⁶⁴ diminuiscono del 74 per cento sul 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.

⁶³ 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.

⁶⁴ 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 Crotone e Corigliano Calabro, ha confermato la partecipazione al *MedCruise International*, ha partecipato al *Global Seatrade Cruise* - (settore crociere - porti Crotone, 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.

Tabella 22 - Traffico merci nei porti Italiani - 2017 (milioni di TEU l'anno)

Autorità di Sistema Portuale	Rinfuse Solide	Rinfuse Liquide	Container	Ro-Ro	Altre merci	Totale tonn
Mar Ligure Occidentale	5,84	21,84	26,02	13,09	1,26	68,05
Mar Ligure Orientale	1,61	1,09	14,43	0,48	0,65	18,26
Mar Tirreno Settentrionale	2,03	8,89	8,03	20,41	1,71	41,07
Mar Tirreno Centro Settentrionale	5,60	5,21	0,89	4,93	0,06	16,69
Mar Tirreno Centrale	6,33	5,07	11,17	13,81	1,02	37,40
Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto	0,93	20,92	31,18	6,67	0,00	59,70
Mar Ionio	11,35	4,59	0,00	0,00	5,71	21,65
Mare Adriatico Meridionale	6,22	3,05	1,34	5,98	0,33	16,92
Mare Adriatico Centrale	0,58	4,64	1,11	4,69	0,00	11,02
Mare Adriatico Centro Settentrionale	11,41	4,55	2,46	1,76	6,34	26,51
Mare Adriatico Settentrionale	7,39	8,79	5,68	1,52	2,93	26,30
Mare Adriatico Orientale	5,10	43,75	6,97	9,12	1,65	66,59
Mare di Sicilia Occidentale	0,19	0,35	0,16	6,28	0,00	6,98
Mare di Sicilia Orientale	1,61	26,24	0,49	7,76	0,00	36,10
Mare di Sardegna	4,30	28,78	5,17	10,58	0,01	48,84

Fonte: Allegato DEF 2019. Elaborazione STM su dati Assoport, Autorità di Sistema Portuale.

* In tale tabella l'AP di Gioia Tauro è riportata insieme all'AP di Messina come AdSP "Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto"

Secondo quanto riportato nell'Allegato al DEF "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia⁶⁵" rispetto alle previsioni contenute nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) il segmento *container* è in linea con le previsioni che indicano al 2020 un traffico complessivo (*gateway + transhipment*) compreso tra 11,2 e 12,5 MTEU ogni anno. In dettaglio, il mercato dei traffici containerizzati dei porti italiani aveva raggiunto i circa 10,65 MTEU l'anno nel 2017, con una chiara ripartizione funzionale delle principali macroaree del Paese (Tabella n. 23): i due *cluster* Nord Tirrenico e Nord Adriatico raccolgono insieme quasi il 60 per cento dei traffici complessivi, con il 46 per cento per il Nord Tirreno e il 14 per cento per il Nord Adriatico, il 27 per cento circa è rappresentato dai traffici di *transhipment* dei *terminal* di Gioia Tauro e Cagliari, il restante 13 per cento è traffico nazionale ripartito tra i *cluster* Centro Tirreno, Centro-Sud Adriatico, Sud e Isole. Il traffico dei *cluster* portuali italiani caratterizzati da prevalente traffico *gateway* è in crescita grazie alla seppur debole ripresa economica, mentre continua ad essere incerto e con prospettive modeste l'andamento dei porti di puro *transhipment* del Sud. In particolare, il traffico *gateway* ha quasi raggiunto i 6,8 milioni di TEU l'anno (superando il valore di crisi di 6,1 MTEU l'anno nel 2013) coerente, se la crescita

⁶⁵ Come è noto il Documento di economia e finanza (DEF) 2019 è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 9 aprile 2019, Nella seduta del 18 aprile 2019, la Camera ha approvato la risoluzione n. 6-00073 e nella stessa giornata del 18 aprile 2019 anche il Senato ha approvato la risoluzione 6-00062 sul DEF 2019 i cui contenuti sono sostanzialmente identici a quella della Camera.

economica dovesse effettivamente proseguire a tassi più sostenuti, con le previsioni del PSNPL comprese tra 7,2 e 8 milioni di TEU l'anno al 2020".

Il segmento *transshipment* soffre, invece, del combinato disposto delle difficoltà di Gioia Tauro, dell'azzeramento dei traffici di Taranto e della contemporanea crescita della quota di *transshipment* di alcuni porti *gateway*.

Tabella 23 - Traffici portuali italiani per macroarea: segmento container 2014-2017.

Macroarea	CONTAINER (TEU-1000)				CAGR		Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2016-2014	2017-2014	2017-2014	2017-2015
Nord Tirreno	4.139	4.415	4.458	4.926	3,8%	6,0%	19,0%	11,6%
Nord Adriatico	1.185	1.306	1.327	1.452	5,8%	7,0%	22,5%	11,2%
Centro Tirreno	816	864	946	1.059	7,7%	9,1%	29,8%	22,6%
Centro-Sud Adriatico	201	239	259	238	13,5%	5,8%	18,6%	-0,3%
Sud + Isole	3.883	3.357	3.582	2.976	-4,0%	-8,5%	-23,4%	-11,4%
Totale Italia	10.224	10.181	10.572	10.651,4	1,7%	1,4%	4,2%	4,6%

Fonte: Allegato DEF 2019. Elaborazione STM su dati Assoporti, Autorità di Sistema Portuale

*Il CAGR (*Compounded Average Growth Rate*) rappresenta il tasso di crescita percentuale media dei traffici nel lasso di tempo.

Nel 2018 il Porto di Gioia Tauro ha segnato un ulteriore calo dei traffici rispetto al 2017 quando il porto calabrese aveva già perso il primato nella movimentazione di *container* in Italia, a favore del porto *gateway* 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. L'andamento negativo si è intensificato nel primo trimestre del 2019⁶⁶.

In particolare, nel 2018, il movimento dei *container* ha subito una variazione in diminuzione per un totale di 2.328.218 TEU⁶⁷ a fronte di 2.448.569 TEU movimentati nell'anno 2017 e di 2.797.070 TEU nel 2016⁶⁸ con un decremento rispetto al 2017 di 120.351 TEUS, corrispondente in percentuale ad un decremento del 4,91 per cento. Anche il numero degli arrivi delle navi presso il *terminal* contenitori ha proporzionalmente subito un *trend* in diminuzione passando da 1329 a 1225 navi. Nel settore auto i volumi hanno registrato una flessione passando da 175.550 a

⁶⁶ Banca d'Italia. Economie regionali. L'economia della Calabria, giugno 2019. In sede istruttoria l'AP ha, tuttavia, evidenziato che dal momento del cambio del controllo della Società concessionaria di *transshipment* "i volumi dei traffici hanno fatto registrare nel trimestre aprile/giugno 2019 un volume di traffico di 663.658 TEU a fronte di 607.469 TEU movimentati nel corrispondente trimestre 2018 con un incremento del 7,1 per cento.

⁶⁷ 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.

⁶⁸ TEU è l'acronimo di *twenty-foot equivalent unit*, ed è la misura *standard* di volume nel trasporto dei *container* ISO.

98.118 auto trasportate. Il numero degli arrivi delle navi per il trasporto auto è stato pari a 48, a fronte delle 92 dell'anno 2017. L'AdSP ha comunicato che l'impatto sulla già delicata situazione occupazionale è stato contenuto con il ricorso agli ammortizzatori sociali da parte delle imprese e, con l'obiettivo di un recupero della domanda di lavoro, con l'abbattimento delle tasse di ancoraggio con decorrenza dal 1° gennaio 2018 deliberato con l'ordinanza del Commissario n.19 del 17 dicembre 2018.

Un significativo calo dei traffici rispetto al 2017 si evidenzia anche per i porti di Crotona con un forte calo di navi mercantili pur evidenziando un leggero incremento dei traffici crocieristici di Corigliano Calabro e Villa San Giovanni.

L'AP ha evidenziato a più riprese, 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 che possono essere oggetto di attività di logistica, con valorizzazione del sistema retroportuale anche grazie all'avvenuta istituzione della Zona ad economia speciale (ZES) di cui si dirà in seguito.

Si ribadisce che al fine di invertire la tendenza in riduzione, appaiono 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, sulla cui messa a regime permane la necessità di un pronto avvio.

È opinione di questa Corte che 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'entroterra⁶⁹. 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 al 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 suindicato *gateway* ferroviario, la rimozione dei c.d. "colli di bottiglia" sull'infrastruttura ferroviaria nazionale⁷⁰.

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

⁶⁹ In tal senso un modello di eccellenza per lo sviluppo ed integrazione è ritenuto il porto di Rotterdam che ha movimentato nel 2017 13,7 milioni di TEU imponendo la propria *leadership* a livello europeo (fonte: *Assoporti-Srm. Port Indicators, Maritime economy* n. 1 del 2018 pag. 58).

⁷⁰ Per 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.

Tabella 24 - Movimentazione merci

Descrizione	2016	2017	17/16%	2018	18/17%
Rinfuse liquide:	-	-	-	-	-
Petrolio grezzo	-	-	-	-	-
Petrolio raffinato	-	-	-	-	-
Gas	-	-	-	-	-
Altre rinfuse liquide	870.000	935.000	7,47	918.924	-1,72
Totali Rinfuse liquide:	870.000	935.000	7,47	918.924	-1,72
Rinfuse solide					
Cereali	29.227	31.870	9,04	30.768	-3,46
Mangimi	0	-	-	12.900	-
Carbone	0	-	-	18.555	-
Minerali	25.248	46.040	82,35	17.700	-61,56
Fertilizzanti	13.800	8.460	-38,70	0	-100,00
altre rinfuse solide	469403	544.934	-	188.557	-65,40
Totali Rinfuse solide:	537.678	631.304	17,41	268.480	-57,47
Merci alla rinfusa:	1.407.678	1.566.304	11,27	1.187.404	-24,19
Merci varie in colli di cui:					
Contenitori	37.166.431	31.177.493	-16,11	27.952.092	-10,35
ro-ro	21.554	175.550	714,47	298.448	70,01
Altro	2.916	7.500	157,20	94.855	1164,73
Totale merci alla rinfusa:	37.190.901	31.360.543	-15,68	28.345.395	-9,61
Totale merci movimentate:	38.598.579	32.926.847	-14,69	29.532.799	-10,31
N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	2.797.070	2.448.569	-12,46	2.328.218	-4,92

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 favorevoli⁷¹. 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.

Con d.p.c.m. 25 gennaio 2018, n. 12 sono state disciplinate le modalità di istituzione delle ZES,

⁷¹ 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/>.

la durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area, i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali, nonché il coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo e le funzioni e i compiti del Comitato di indirizzo.

Nello specifico il 4 aprile 2018 la Regione Calabria ha avanzato la richiesta di istituzione di Zona ad economia speciale (ZES) presso 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 il 4 aprile 2018.

Con d.p.c.m. 11 maggio 2018, emanato ai sensi dell'art.4, comma 5 del d.l. n. 91 del 2017 è stata istituita la Zona economica speciale della Regione Calabria che trova la sua collocazione congeniale presso l'AP nelle aree retrostanti il porto ricomprendendo anche aree territorialmente non ad esso adiacenti ma ad esso collegate da un nesso economico funzionale. Secondo il Piano strategico approvato dalla Regione a fine marzo 2018, la ZES della Calabria interesserà 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 interessate⁷².

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 approvato⁷³. Con decreto n. 21 del 7 marzo 2019 il Commissario straordinario ha istituito il Comitato di Indirizzo della Zona economica speciale nella Regione Calabria (ai sensi dell'art.4, comma 6, del d.l. n. 91 del 2017) che con decreto n. 1 del 28 marzo 2019 ha approvato il proprio regolamento di funzionamento e con decreto n. 2 del 2 luglio 2019 ha definito, di concerto con l'Agenzia delle Entrate, le procedure per la fruizione del credito di imposta da parte delle imprese che operano stabilmente all'interno della ZES.

⁷² Per un approfondimento Banca d'Italia. Economie regionali. L'economia della Calabria, giugno 2018.

⁷³ 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 potranno individuare i settori *target* e dei potenziali investitori, unitamente ad un incisivo piano di *marketing*.

6. RISULTATI DELLA GESTIONE

Il conto consuntivo dell'esercizio 2018 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.

Al riguardo appare non più rinviabile da parte del Governo l'emanazione del regolamento concernente l'amministrazione e la contabilità delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 4, comma 3, lettera b), del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91 posto che l'obiettivo della normativa comunitaria e nazionale è quello dell'armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle amministrazioni pubbliche, al fine di assicurare maggiore informazione e trasparenza nel processo di allocazione di risorse pubbliche, nonché quello del consolidamento e del monitoraggio dei conti della P.A.

Il Rendiconto generale riferito al 2018 è stato approvato con deliberazione n. 124 del 5 giugno 2019. Il Collegio dei revisori dei conti ha espresso parere favorevole con verbale n. 34 del 21 maggio 2019, 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 Collegio dei revisori dei conti ha verificato il rispetto dell'applicazione dei limiti di spesa da parte dell'Ente secondo le direttive impartite dal Ministero vigilante e del MEF e l'avvenuto riversamento delle somme all'entrate del bilancio dello Stato per un valore di 190.833.37⁷⁴.

È in corso l'espressione del parere del MIT e del MEF su rendiconto generale per l'esercizio 2018⁷⁵.

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 e che pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2019,

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

⁷⁵ Nota MIT, n. 17719 del 24 giugno 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+"⁷⁶ emanate dall'AgID⁷⁷. Si osserva a riprova della rilevanza di tale strumento, che il SIOPE+ è espressamente escluso dalle spese informatiche sottoposte a riduzione per il triennio 2019-2021 in quanto, come affermato dall'AgID, "inerente obiettivi di rilevanza strategica".

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 25 - Risultati della gestione con variazioni percentuali

Descrizione	2015	2016	2017	2018	Δ% 18/17
Avanzo di competenza	4.852.287	3.865.124	9.936.161	6.554.304	-34,04
Saldo di parte corrente	4.941.971	6.376.656	10.035.112	6.907.120	-31,17
Saldo di parte capitale	-89.684	-2.485.252	-98.951	-352.816	256,56
Avanzo economico	4.883.394	9.560.657	10.024.556	40.751.513	306,52
Avanzo di amministrazione	58.880.669	66.145.645	77.183.863	117.746.511	52,55
Patrimonio netto	60.520.456	70.081.113	80.105.669	120.857.182	50,87
Consistenza cassa al 31/12	105.965.570	121.356.807	130.188.691	122.954.907	-5,56

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

I risultati contabili dell'esercizio seppur in gran parte per operazioni sui residui sono complessivamente in crescita, in particolare per quanto attiene l'avanzo sia economico sia di

⁷⁶ 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.

⁷⁷ "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.

amministrazione. Si registra, poi, un aumento incrementale costante del patrimonio netto che, alla chiusura dell'esercizio dell'anno 2018, supera i 120 milioni di euro (50 per cento).

L'avanzo di amministrazione si attesta al considerevole valore di oltre 118 milioni di euro in aumento rispetto all'esercizio precedente (53 per cento sul 2017). La quota vincolata di tale avanzo è di 91 milioni, per 1,2 milioni di euro è destinata al fondo per il trattamento di fine rapporto, per 10 milioni al Fondo per rischi ed oneri e per 80 mln di euro per la realizzazione di opere e lavori secondo le previsioni del POT.

La consistenza di cassa è rilevante ma in leggera diminuzione rispetto al precedente esercizio ed ammonta, nel 2018, a oltre 123 milioni euro (130 milioni nel 2017). Si evidenzia l'ingente massa di residui attivi, per i quali, così come espresso nella precedente relazione e nel parere dei revisori, l'AP deve proseguire le opportune verifiche per appurarne l'esistenza.

6.2 Entrate accertate e spese impegnate. Dati aggregati

La gestione finanziaria si conclude con un avanzo di competenza di 6,55 milioni di euro, in decisa diminuzione rispetto all'esercizio 2017, a causa della decrescita delle entrate correnti e di parte capitale parzialmente compensata dalla diminuzione delle analoghe spese in conto capitale.

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

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

Tabella 26 - Rendiconto finanziario - dati aggregati

	2017	2018	Δ % '18/'17
Entrate			
Correnti	17.648.430	15.368.978	-12,92
In conto capitale	7.945.561	524.870	-93,39
Partite di giro	1.345.875	1.247.257	-7,33
Totale	26.939.866	17.141.104	-36,37
Spese			
Correnti	7.613.317	8.461.858	11,15
In conto capitale	8.044.512	877.685	-89,09
Partite di giro	1.345.875	1.247.257	-7,33
Totale	17.003.705	10.586.801	-37,74
Avanzo/Disavanzo di competenza	9.936.161	6.554.304	-34,04

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 2018 posti a confronto con l'esercizio 2017.

Tabella 27 - Rendiconto finanziario - Entrate

TITOLO I - Entrate correnti - accertamenti	2017	2018	Δ '18/17	Δ% '18/17
Entrate proprie				
Entrate proprie	13.409.855	10.738.329	-2.671.526	-24,88
Totale	13.409.855	10.738.329	-2.671.526	-19,92
Entrate da trasferimenti				
Entrate da trasferimenti correnti	0	0		
Trasferimenti da Stato	1.499.998	1.425.928	-74.070	-5,19
Trasferimenti da Regione	0	0		
Trasferimenti da Comuni e Province	0	0		
Trasferimenti da altri enti pubblici	0	0		
Totale	1.499.998	1.425.928	-74.070	-4,94
Altre entrate				
Vendita di beni e servizi	188.848	147.379	-41.468	-28,14
Redditi e proventi patrimoniali	2.518.307	2.990.559	472.252	15,79
Poste correttive e compensative uscite correnti	31.165	66.638	35.473	53,23
Entrate non classificabili in altre voci	258	144	-113	-78,62
Totale	2.738.577	3.204.721	466.144	17,02
Totale entrate correnti	17.648.430	15.368.978	-2.279.452	-12,92
TITOLO II - Entrate in conto capitale				
Alienazioni beni e riscossione di crediti				
Alienazione di immobili e diritti reali	0	0		
Alienazione di immobilizzazioni tecniche	0	0		
Realizzo valori mobiliari	0	0		
Riscossioni di crediti	0	0		
Totale	0	0		
Entrate da trasferimento in conto capitale				
Trasferimenti dallo Stato	7.945.561	0	-7.945.561	
Trasferimenti da altri Enti		524.870	524.870	100,00
Totale	7.945.561	524.870	-7.420.692	-93,39
Accensione di prestiti				
Accensione di prestiti	0	0		
Assunzione di altri debiti finanziari	0	0		
Emissione di obbligazioni	0	0		
Totale	0	0	0	
Totale entrate in conto capitale	7.945.561	524.870	-7.420.692	-93,39
Totale titoli I - II	25.593.991	15.893.847	-9.700.143	
Totale titolo III - Partite di giro	1.345.875	1.247.257	-98.618	-7,33
Totale generale Entrate	26.939.866	17.141.104	-9.798.762	-57,17

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

Le entrate correnti risultano in diminuzione del 13 per cento sul 2017. In particolare, le entrate proprie⁷⁸ fanno registrare una diminuzione del 20 per cento sul 2017 dovuta alla diminuzione del gettito delle tasse di ancoraggio che passano da 12,41 milioni di euro nel 2017 a 9,61 milioni di euro nel 2018 solo parzialmente compensate dall'aumento delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate che passano da 747 mila euro nel 2017 a 888 mila euro nel 2018. L'AP ha riferito, al fine di mantenere la concorrenzialità del porto, di aver disposto la riduzione delle tasse d'ancoraggio anche per l'esercizio 2018⁷⁹, con bilanciamento delle minori entrate con la riduzione delle spese correnti⁸⁰ senza incidere sul risultato finanziario di parte corrente.

Le entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi per 147 mila euro registrati nel 2018 sono risultate in diminuzione rispetto al 2017 (28 per cento), mentre i redditi ed i proventi patrimoniali (3 milioni di euro nel 2018), risultano in aumento del 16 per cento sul 2017. Le poste correttive e compensative di uscite correnti, che passano da 31 mila euro del 2017 a 66 mila euro nel 2018, sono in aumento del 53 per cento sull'esercizio precedente.

Le entrate in conto capitale, rappresentate da un'unica voce attinente ai trasferimenti dallo Stato, pari a 7,94 milioni di euro nel 2017 si azzerano nel 2018. 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 2018 come per l'esercizio 2017, la esiguità delle entrate per trasferimenti regionali pari a euro 524.870 che, si rammenta, nel 2015 erano pari a 3 milioni di euro quale contributo straordinario per le riduzioni applicate per le tasse di ancoraggio.

6.4 Spese

La tabella che segue riporta i dati relativi alle spese tratte dal rendiconto finanziario del 2018 posti a raffronto con il 2017.

⁷⁸ Le entrate proprie sono composte dai proventi di autorizzazione per operazioni portuali di cui all'art. 16 della l. n. 84 del 1994, dai proventi di autorizzazione di cui all'art. 68 del codice della navigazione, dalla tassa portuale e dalle tasse di ancoraggio regolate dall'art. 1, c. 982 della l. finanziaria 2007. Quest'ultima stabilisce l'attribuzione, a ciascuna Autorità portuale, del gettito della tassa erariale e del gettito delle tasse di ancoraggio a causa della cessazione dell'erogazione dei contributi da parte dello Stato.

⁷⁹ Si osserva che l'Ordinanza del Commissario straordinario di riduzione delle tasse d'ancoraggio per l'esercizio 2018 è stata adottata solo in data 17 dicembre 2018 con decreto n. 19.

⁸⁰ 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 2018 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 2018.

Tabella 28 - Rendiconto finanziario - Spese

TITOLO I - Uscite correnti	2017	2018	Δ '18/17
Funzionamento			
Oneri per gli organi dell'Ente	263.312,65	303.917	40.604,35
Oneri per il personale in servizio	2.122.794,98	2.163.047	40.252,02
Uscite per acquisto beni di consumo	310.732,92	496.738	186.005,08
Totale	2.696.840,55	2.963.702	266.861,45
Interventi diversi			
Uscite per prestazioni istituzionali	1.383.226,65	1.902.954	519.727,35
Trasferimenti passivi	117.933,00	109.058	-8.875,00
Poste corrett. compens. entrate correnti	3.014.778,55	3.010.726	-4.052,55
Totale	4.515.938,20	5.022.738	506.799,80
Oneri comuni			
Oneri finanziari	48,93	-	-
Oneri tributari	161.552,71	284.585	123.032,29
Spese non classificabili in altre voci	238.937,00	190.833	-48.104,00
Totale	400.538,64	475.418	74.879,36
Trattamento quiescenza	0	-	0
Liquid. TFR personale cessato da servizio	0	-	0
Totale	0	-	0
Totale uscite correnti	7.613.317,39	8.461.858	848.540,61
TITOLO II - Uscite in conto capitale			
Investimenti			
Acquisizione beni uso durevole-opere immobiliari	7.945.561,29	875.020	-7.070.541,29
Acquisizioni di immobilizzazioni tecniche	43.706,26	2.666	-41.040,26
Partecipazione ed acquisto di valori mobiliari	10.000,00	0	-10000
Depositi bancari crediti ed altre partecipazioni	-	0	0,00
Indennità anzianità-similari personale cessato da servizio	45.244,43	0	-45.244,43
Totale	8.044.511,98	877.685	-7.166.826,98
Oneri comuni			
Rimborso di mutui	0	-	0
Rimborso di anticipazioni passive	0	-	0
Estinzione debiti diversi	0	-	0
Totale	0	-	0
Totale uscite in conto capitale	8.044.511,98	877.685	-7.166.826,98
Totale titoli I - II	15.657.829,37	9.339.544	-6.318.285,37
Totale tit. III - Partite di giro	1.345.975,17	1.247.257	-98.718,17
Totale generale Uscite	17.003.804,54	10.586.801	-6.417.003,54

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

Nel 2018 il totale delle spese, comprese le partite di giro, è in diminuzione del 37,74 per cento sul 2017. In particolare, le spese correnti aumentano dell'11 per cento sul 2017 mentre quelle in conto capitale diminuiscono dell'89 per cento sul 2017.

Le spese per gli Organi dell'Ente e gli "oneri per il personale in attività di servizio", come ampiamente espresso negli appositi paragrafi, risultano in aumento del 15 e del 2 per cento, le "uscite per acquisto di beni di consumo e servizi" aumentano del 60 per cento.

Tra le spese per interventi diversi, le “uscite per prestazioni istituzionali” aumentano del 38 per cento rispetto al 2017. Le poste correttive e compensative di entrate correnti, relative a restituzioni e rimborsi diversi, si attestano ai valori evidenziati nell’esercizio precedente. Le uscite in conto capitale si attestano, nel 2018, a 877 mila euro in notevole diminuzione dell’89 per cento rispetto all’esercizio precedente. Se, quindi, da una parte si registra nel complesso la diminuzione delle entrate proprie da vendita di beni e servizi e l’aumento dei proventi patrimoniali, dall’altra le risorse a disposizione risultano in minima parte utilizzate per manutenzioni ed opere di infrastrutturazione.

6.5 Situazione amministrativa e andamento dei residui

L’avanzo di amministrazione alla fine dell’esercizio è pari a euro 117 milioni di euro in crescita del 52 per cento sul 2017. L’andamento della gestione si è riflesso sull’avanzo di amministrazione che aumenta da euro 77.183.863 a euro 117.746.510 per effetto dell’avanzo finanziario di competenza di euro 6.554.304 e, principalmente dalla variazione dei residui derivanti dal riaccertamento degli stessi, per oltre 34 milioni di euro (inclusi diminuzione di euro 50 milioni), anche seguito della ricognizione sollecitata nella precedente relazione da questa Corte. Il totale delle riscossioni nel 2018 presenta un decremento del 18 per cento rispetto al 2017. I pagamenti diminuiscono del 5,6 per cento sul 2017.

Tabella 29 - Situazione amministrativa

RENDICONTO FINANZIARIO	2017	2018	Δ '18/17	Δ% '18/17
Consistenza di cassa all'1.1	121.356.807	130.188.691	8.831.884	7,28
Riscossioni				
- in conto competenza	25.488.860	14.333.016	-11.155.844	-43,77
- in conto residui	7.383.894	12.492.918	5.109.024	69,19
	32.872.754	26.828.934	-6.043.820	-18,39
Pagamenti				
- in conto competenza	4.872.141	5.322.027	449.886	9,23
- in conto residui	19.168.728	28.740.692	9.571.964	49,94
	24.040.869	34.062.718	10.021.849	41,69
Consistenza di cassa al 31.12	130.188.691	122.954.907	-7.233.784	-5,56
Residui attivi			0	
- degli esercizi precedenti	91.645.321	80.597.620	-11.047.701	-12,05
- dell'esercizio	1.451.006	2.808.088	1.357.082	93,53
	93.096.327	83.405.708	-9.690.619	-10,41
Residui passivi				
- degli esercizi precedenti	133.969.593	83.349.331	-50.620.262	-37,78
- dell'esercizio	12.131.564	5.264.773	-6.866.791	-56,60
	146.101.157	88.614.104	-57.487.053	-39,35
Avanzo d'amministrazione	77.183.863	117.746.511	40.562.649	52,55

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

La consistenza di cassa, rappresentata da depositi bancari, a fine 2018 permane elevata (123 milioni di euro) seppure in diminuzione del 7 per cento rispetto al 2017 (130 milioni di euro). In considerazione della ragguardevole consistenza di tale importo si rinnova l'invito all'Ente ad utilizzare più efficacemente le risorse a disposizione.

I pagamenti sono stati effettuati con una media di 4,16 giorni prima della scadenza delle fatture⁸¹.

Per quanto attiene alle poste dei residui, dalla tabella emerge il notevole accumulo di residui attivi, alcuni di ingente importo e molto risalenti nel tempo⁸², sintomatico di criticità nella programmazione e nella realizzazione delle opere e dei lavori portuali di cui si è già detto. 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". Anche nel verbale n. 34 del 21 maggio 2019 il Collegio dei revisori dei conti ha evidenziato che il cospicuo accumulo dei residui attivi è costituito da residui assegnati e non ancora erogati dal MIT per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali e che anche la notevole entità dei residui passivi è connessa al differimento dell'esecuzione delle opere portuali.

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

⁸¹ 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.

⁸² 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 2018 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 39.365.305,39 (47.479.912 nel 2017) 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 *transshipment*, 6,2 milioni di euro quale rimanenza di un finanziamento concesso all'Ente con d.m. del 3 giugno 2004. Tra i residui attivi figurano anche somme da riscuotere dallo Stato per il rimborso di tasse di ancoraggio per 1,4 milioni di euro, per oltre 826 mila euro per i canoni delle aree demaniali e 525 mila euro quale cofinanziamento della Dogana per la realizzazione della platea fondativa per installazione apparecchiatura *scanner*, come da protocollo d'intesa sottoscritto il 17 luglio 2018.

Allo stesso modo è necessario che l'Ente prosegua l'attività di accertamento dei residui passivi ricostruendo se riferiti a legittime poste debitorie sorte nei confronti dei terzi o se 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 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. La seguente tabella illustra la consistenza e la variazione dei residui attivi dal 2017 al 2018 i quali pur registrando, come detto, una diminuzione del 10 per cento rispetto all'esercizio precedente, restano di eccessiva entità.

Tabella 30 - 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	
Totale complessivo a + b	8.201.861	90.850.559	148.838	99.201.258	-16,15
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	-6,85
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza es. 2017	637.771	800.000	13.236	1.451.006	
Totale complessivo a + b	6.668.943	86.331.143	96.242	93.096.327	-6,15
Ammontare dei residui all'1.1.2018	6.668.942,91	86.331.142,78	96.241,68	93.096.327,37	
Riscossi	3.569.358,31	8.914.610,55	11.948,78	12.495.917,64	
Variazioni	-2.103,04	0	-686,66	-2.789,70	
a) Residui pregressi da riscuotere al 31.12.2018	3.097.481,56	77.416.532,23	83.606,24	80.597.620,03	-12,05
b) Rimasti da riscuotere dalla competenza es. 2018	2.254.806,25	524.869,59	28.412,49	2.808.088,33	
Totale complessivo a + b	5.352.287,81	77.941.401,82	112.018,73	83.405.708,36	-10,41

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

Il totale dei residui passivi illustrato nella seguente tabella, si attesta a 88 milioni di euro, diminuendo del 39 per cento sul 2017 a seguito del positivo lavoro di riaccertamento *in itinere* dell'Ufficio

bilancio, ma rimane comunque cospicuo⁸³. 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 31 - Consistenza dei residui passivi

Descrizione	Uscite correnti	Uscite c/capitale	Uscite Partite giro	Totale	Δ %
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	
Totale complessivo a + b	12.289.724	141.639.937	482.759	154.412.420	-6,64
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	-5,33
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2017	3.747.568	7.987.664	396.332	12.131.564	
Totale complessivo a + b	13.651.584	131.722.687	726.886	146.101.157	-5,38
Ammontare dei residui passivi all'1.1.2018	13.651.584,00	131.722.686,20	726.885,41	146.101.155,61	
Pagati	8.188.689,43	20.157.270,37	394.731,57	28.740.691,37	
Variazioni	-805.217,46	-33.171.580,79	-34.335,26	-34.011.133,51	
a) Residui pregressi da pagare al 31.12.2018	4.657.677,11	78.393.835,04	297.818,58	83.349.330,73	-37,78
b) Rimasti da pagare dalla competenza es. 2018	4.274.099,26	876.604,29	114.070,21	5.264.773,76	
Totale complessivo a + b	8.931.776	79.270.439	411.889	88.614.104	-39,35

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

⁸³La gran parte dei residui passivi ammontanti, come detto a 88,61 milioni di euro (83,34 riferita a pregressi esercizi e 5,26 milioni di competenza dell'esercizio 2018) sono riconducibili a debiti verso lo Stato per euro 79 milioni e riguardano finanziamenti da impiegare per la realizzazione di opere portuali, riconosciuti con d.m. 2 maggio 2001 per euro 1,4 milioni, con d.m. 3 giugno 2004 per euro 2,9 milioni, con delibera CIPE n. 89 del 13 novembre 2003 per euro 10,65 milioni (ammodernamento dell'HUB interportuale di Gioia Tauro), con d.m. n. 118T del 2 settembre 2008 per euro 16 milioni, con d.m. 28T del 29 gennaio 2008 per euro 10 milioni, per euro 1 milione di euro per l'acquisto scanner mobile, con APQ Polo logistico intermodale del 28 settembre 2010 per euro 20,54 milioni. Sono inoltre ricompresi euro 15,33 milioni di euro somme relative al fondo perequativo (art. 1 comma 983 legge 27 dicembre 2006 n.296), euro 567 mila per somme relative al fondo ex art. 18 bis della l. n. 84 del 1994 "Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti", euro 525 mila quale cofinanziamento della Dogana per la realizzazione della platea fondativa per installazione apparecchiatura scanner, come da protocollo d'intesa sottoscritto il 17 luglio 2018.

L'avanzo di amministrazione alla fine del 2018 pari a 117,75 risulta vincolato per 91 milioni di euro: 1,2 milioni di euro al fondo Tfr, 80 milioni di euro al Fondo ripristino investimenti opere infrastrutturali, 10 milioni di euro a fondi rischi e oneri, in linea con i rilievi mossi da questa Corte dei conti nel precedente referto. Al netto di quanto precede rientra nella disponibilità gestionale dell'Ente la parte residua pari a euro 26 milioni.

6.6 Situazione patrimoniale

L'esercizio 2018 registra la crescita del patrimonio netto che passa da circa 80 milioni di euro del 2017 ad oltre 11 milioni di euro del 2018.

La tabella n. 32 indica i dati dell'attivo patrimoniale dell'esercizio 2018 in confronto con il 2017.

Tabella 32 - Situazione patrimoniale - Attività

Attività	2017	2018	Δ% '18/17
Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali			
2) Costi di ricerca, di sviluppo e pubblicità	0	0	
4) Concessioni, licenza, marchi e diritti simili	0	0	
6) Immobilizzazioni in corso ed acconti	0	0	
7) Manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi	0	0	
8) Altre immobilizzazioni	9.881	5.793	-41,37
Totale	9.881	5.793	-41,37
Immobilizzazioni materiali			
1) Terreni e fabbricati e opere portuali	4.064.317	3.888.838	-4,32
2) Impianti macchinari	1.003.952	796.938	-20,62
3) Attrezzature industriali e commerciali	0	0	
4) Automezzi e motomezzi e mezzi nautici	0	0	
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	3.895.410	4.212.116	8,13
6) Diritti reali di godimento	0	0	
7) Altri beni	191.627	174.636	-8,87
Totale	9.155.307	9.072.528	-0,90
Immobilizzazioni finanziarie con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo			
1) Partecipazioni in:			
a) imprese controllate	20.000	20.000	0,00
b) imprese collegate	0	0	
d) altre imprese, enti associazioni	500	500	0,00
2) Crediti	0	0	
c) verso lo Stato e altri soggetti pubblici	0	0	
4) Crediti finanziari diversi	0	0	
Totale	20.500	20.500	0,00
Totale immobilizzazioni	9.185.689	9.098.821	-0,95
Attivo circolante			
II Residui attivi con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo			
1) Crediti verso utenti, clienti ecc.	3.330.666	3.588.087	7,73
3) Crediti verso imprese controllate e collegate	0	0	
4) Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	89.630.094	79.666.281	-11,12
4bis) Crediti tributari	0	0	
5) Crediti verso altri	135.568	151.340	11,63
Totale	93.096.327	83.405.708	-10,41
III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
IV Disponibilità liquide			
1) Depositi bancari	130.188.691	122.954.907	-5,56
Totale attivo circolante	223.285.019	206.360.615	-7,58
Ratei e risconti			
Totale attività	232.470.707	206.360.615	-11,23
Conti d'ordine	5.036.988	5.036.582	-0,01

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

Il valore del totale delle immobilizzazioni, nel 2018, si riduce dell'1 per cento circa.

Dall'analisi di dettaglio si rileva che le immobilizzazioni immateriali, iscritte quali "altre immobilizzazioni" costituite da beni aventi utilità pluriennale (*software* applicativi), che risultano pari a 10 mila euro nel 2017, si riducono del 41 per cento nel 2018 in considerazione dell'ammortamento operato dall'Ente. Anche le immobilizzazioni materiali si riducono, dell'1 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 per cento sul 2017, sempre 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 crescita attestandosi a 4,2 milioni di euro nel 2018 (8 per cento).

Gli impianti e macchinari nel 2018 fanno registrare una diminuzione del 21 per cento (da 1 milione di euro a 797 mila euro).

Le immobilizzazioni finanziarie si attestano ai medesimi valori del 2017 (20.500 euro) e 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 dell'11 per cento nell'esercizio di riferimento, è quella relativa ai "crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici" con importi pari a 79,66 milioni di euro nel 2017 (da 90 milioni di euro circa 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 pari a 2,8 milioni di euro sono riconducibili, in particolare, a somme da riscuotere dallo Stato per il rimborso delle tasse di ancoraggio per 1,4 milioni di euro, somme per canoni delle aree demaniali per 826 mila euro, al cofinanziamento della dogana per la

realizzazione della platea fondativa per installazione di un'apparecchiatura scanner di 524 mila euro. 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 2018 una diminuzione del 7,58 per cento su cui pesa per oltre il 50 per cento il valore delle somme giacenti nei conti bancari che si attestano a 123 milioni di euro nel 2018 rispetto ai 130 milioni di euro del 2017. L'enorme liquidità, come già sottolineato, non è indice di corretta 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 e conseguentemente si invita l'Ente a regolarizzare la situazione.

Nella seguente tabella è rappresentato il passivo patrimoniale del 2018 in confronto con il 2017.

Tabella 33 - Situazione patrimoniale - Passività

Passività	2017	2018	Δ% '18/17
Patrimonio netto			
I Fondo di dotazione	70.081.113	80.105.669	14,30
VIII Avanzi-disavanzi portati a nuovo	10.024.556	30.751.513	206,76
Totale patrimonio netto	80.105.669	110.857.182	38,39
Contributi in conto capitale			
1) Contributi a destinazione vincolata	0	0	
Totale	0	0	
Fondi per rischi ed oneri			
5) Per altri rischi ed oneri	0	10.000.000	
Totale fondo per rischi ed oneri	0	0	
Trattamento di fine rapporto	1.063.413	1.195.798	12,45
Residui passivi con separata indicazione, per ciascuna voce dei crediti, degli importi esigibili entro l'esercizio successivo			
5) debiti verso fornitori	305.758	732.060	139,42
6) debiti verso imprese controllate, collegate e controllanti	0	0	
8) debiti tributari	56.071	49.621	-11,50
9) debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	47.502	49.841	4,92
10) debiti verso iscritti, soci, e terzi per prestazioni dovute	397.756	504.882	26,93
11) debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	132.172.676	79.061.343	-40,18
12) debiti diversi	13.121.393	8.216.357	-37,38
Totale residui passivi	146.101.156	88.614.104	-39,35
Ratei e risconti			
2) risconti passivi	5.200.490	4.792.352	-7,85
Totale ratei e risconti	5.200.490	4.792.352	-7,85
Totale passivo e netto	232.470.727	215.459.436	-7,32
Conti d'ordine	5.036.988	5.036.582	-0,01

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP

Il patrimonio netto, come detto, aumenta nel 2018 da 80 a 110 milioni. L'incremento è dovuto al saldo positivo presente nel conto economico, pari a poco più di 30 milioni di euro, inserito nella voce dell'avanzo economico portato a nuovo.

Il prospetto inserito nel bilancio 2018 prevede somme vincolate al Fondo rischi ed oneri riguardante il rischio da soccombenza nel contenzioso in essere, dando seguito alla richiesta del MIT⁸⁴ che muoveva da quanto evidenziato da questa Corte. L'Ufficio legale dell'Ente, su richiesta del Collegio dei revisori dei conti⁸⁵ ha trasmesso la relazione sullo stato del contenzioso e l'Ente 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.

Si osserva che l'Ente dovrebbe effettuare specifici accantonamenti in un fondo crediti di dubbia esigibilità stimati in relazione ai crediti presenti nei residui in ragione della loro natura e dell'andamento nei precedenti esercizi, al fine di bilanciare la presenza di future entrate di dubbia e difficile esazione. Si invita, pertanto, 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 del 12 per cento nel 2018.

I residui passivi (che quadrano con la tabella n. 29) diminuiscono del 39 per cento nel 2018 evidenziando lo sforzo compiuto dall'AP nell'ottica di un'accresciuta capacità di pagamento dei debiti; tale attività ha, peraltro, margini di miglioramento anche in considerazione dell'elevata giacenza presso i depositi bancari.

L'AP ha precisato che i debiti esposti nella presente categoria saranno pagati negli esercizi futuri in quanto l'estinzione degli stessi è strettamente legata agli stati di avanzamento dei lavori per i quali i finanziamenti a cui fanno riferimento sono stati originariamente concessi.

Tra i debiti diversi, pari a 8,2 milioni di euro nel 2018 (-37 per cento sul 2017), risultano debiti per rimborsi di tasse di ancoraggio per oltre 5,75 milioni di euro.

Nei risconti passivi per 4,79 milioni di euro (5,2 milioni nel 2017) risultano iscritte quote di ricavi che, pur essendo di competenza di altri esercizi, hanno avuto la loro manifestazione numeraria nel corso dell'esercizio, e si riferiscono al valore dei beni residui da ammortizzare che compongono il complesso immobiliare *ex* Isotta Fraschini. L'AP ha precisato che si è dato

⁸⁴ Con nota MIT prot. 16586 del 20 giugno 2018.

⁸⁵ Collegio dei revisori dei conti Verbali n. 26 del 12 giugno 2018 e 27 del 26 luglio 2018.

attuazione a quanto previsto dal MIT⁸⁶, considerando i contributi riconosciuti per l'acquisto del complesso immobiliare *ex* Isotta-Fraschini, come dei contributi erogati in conto impianti imputabili, per la parte corrispondente alla quota di ammortamento dell'esercizio nei ricavi del conto economico, e rinviati per competenza agli esercizi successivi con l'iscrizione nello stato patrimoniale di risconti passivi per il valore residuo dei beni ancora da ammortizzare.

6.7 Conto economico

La tabella n. 34 contiene i dati di conto economico dell'esercizio 2018 in confronto con il precedente esercizio.

⁸⁶ MIT nota prot. n. DEM1/1852 del 2002.

Tabella 34 - Conto economico

	2017	2018	Δ '18/17	Δ% '18/17
A) Valore della produzione				
1) Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e servizi	17.648.421	15.368.975	-2.279.446	-12,92
5) Altri ricavi e proventi con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio	408.118	408.118	0	0,00
Totale valore della produzione (A)	18.056.539	15.777.093	-2.279.446	-12,62
B) Costi della produzione				
6) per materie prime, sussidiarie, consumi e merci	0	0		
7) per servizi	310.733	496.738	186.005	59,86
8) per godimento di beni terzi	0	0		
9) per il personale	2.252.484	2.295.432	42.948	1,91
9bis) Spese per gli Organi istituzionali	263.313	303.917	40.604	15,42
10) Ammortamenti e svalutazioni	1.391.042	439.683	-951.359	-68,39
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, di consumo merci	0	0		
12) Accantonamenti per rischi	0	10.000.000	10.000.000	
14) Oneri diversi di gestione	4.754.875	5.332.500	577.625	12,15
Totale costi della produzione (B)	8.972.447	18.868.270	9.895.823	110,29
Differenza tra volere e costo della produzione (A-B)	9.084.092	-3.091.177	-12.175.269	-134,03
C) Proventi e oneri finanziari				
15) Proventi da partecipazione	0	0		0
16) Altri proventi finanziari	8	3	-5	-62,50
17) Interessi ed oneri finanziari	49	0		0
Totale proventi e oneri finanziari (C)	41	3	-38	-92,68
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0		
Totale rettifiche di valore (D)	0	0		
E) Proventi e oneri straordinari				
Proventi con separata indicazione delle plusvalenze da e alienazioni	0	0		
Oneri straordinari con separata indicazione minusvalenze da e alienazioni	0	0		
Sopravvenienze attive-insussistenze del passivo derivanti da gestione residui	1.274.100	34.011.133	32.737.033	2569,42
Sopravvenienze passive-insussistenze dell'attivo derivanti da gestione residui	172.043	2.790	-169.253	-98,38
Totale delle partite straordinarie (E)	1.102.057	34.008.344	32.906.287	2985,90
Risultato prima delle imposte (A-B+C+D+E)	10.186.108	30.917.169	20.731.061	203,52
Imposte dell'esercizio	161.553	165.566	4.013	2,48
Avanzo economico	10.024.556	30.751.513	20.726.957	206,76

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AP.

L'AP chiude la gestione 2018 con un avanzo economico di poco superiore a 30 milioni di euro sostanzialmente per effetto delle riscontrate insussistenze del passivo. Il valore della produzione si attesta a 15,77 milioni di euro nel 2018 risultando in decrescita del 13 per cento rispetto all'esercizio precedente. La diminuzione è registrata nella voce "proventi e

corrispettivi per la produzione delle prestazioni e servizi”, che risultano essere quelli di maggior “peso” sul totale (15,36 milioni di euro nel 2018 e 17,64 milioni nel 2017) e riguarda i canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine, i proventi delle autorizzazioni alle operazioni portuali, il gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate, i contributi da Stato e da altri organismi pubblici e le tasse di ancoraggio.

I costi della produzione rimangono sostanzialmente immutati rispetto al 2017, passando da 8,97 milioni di euro a 8,86 milioni nel 2018. I costi per servizi risultano in aumento del 60 per cento sul 2017; anche il costo del personale è in aumento del 2 per cento circa. Gli “oneri diversi di gestione”, riguardanti costi relativi alla pianificazione, progettazione e manutenzione delle opere portuali, sono in crescita del 12 per cento sul 2017. L’Ente considerata l’Entità del contenzioso ha provveduto ad accantonare nell’apposito fondo rischi ed oneri 10 milioni di euro.

Il saldo tra valori e costi della produzione, che sostanzialmente corrisponde al margine operativo lordo, per effetto del suddetto accantonamento al fondo rischi, è negativo ed è pari a circa 3 milioni di euro nel 2018 (oltre 9 milioni nel 2017) facendo registrare un decremento di oltre 12 milioni di euro (-134 per cento sul 2017).

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 di segno positivo per 34 milioni di euro (1,2 milioni di euro nel 2017) derivante da sopravvenienze attive scaturenti dalla variazione dei residui passivi che hanno determinato il risultato finale.

Si invita l’AP ad eliminare dal conto consuntivo le partite straordinarie in linea con quanto disposto dall’articolo 2425 c.c. come riformato dal d.lgs. 139 del 2015 che, riformando l’OIC 12, ha introdotto sostanziali modifiche alla composizione degli schemi ed al contenuto delle voci del bilancio imponendo la classificazione per natura.

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 piuttosto risalente nel tempo sottoscritto il 9 marzo 2009. Il valore della partecipazione al 31 dicembre 2017 è di 10.000 euro.

L'esercizio 2018 della Gioia Tauro Port Security S.r.l. si è chiuso con un avanzo economico di 881 euro in diminuzione rispetto al 2017 (2.195). Il valore della produzione passa da 770.480 euro nel 2017 a 689.124 euro nel 2018 principalmente a causa della diminuzione dei ricavi da vendite delle prestazioni da 767.272 euro a 676.900 euro. I costi della produzione diminuiscono anch'essi nel 2018 passando da 765.484 euro a 684.47. Il patrimonio netto passa da 29.298 del 2017 a 30.180 nel 2018.

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 occupazionali⁸⁷ 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 la 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

⁸⁷ Le dimensioni della crisi che ha interessato 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.

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 stata riconosciuta dall'INPS, in ragione della dichiarata disponibilità all'avviamento al lavoro e per un massimo di 26 giornate mensili, un'indennità di mancato avviamento (IMA)⁸⁸ 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.

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 lavoro⁸⁹. 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, come già evidenziato, la permanenza dei requisiti per il godimento, tanto dell'area demaniale concessa, quanto della riconnessa autorizzazione di impresa portuale.

Il bilancio di esercizio 2018 della Gioia Port Agency S.r.l. si è chiuso con un pareggio economico analogamente a quanto avvenuto nell'esercizio precedente. Per quanti riguarda i ricavi il valore della produzione, costituito interamente dal contributo pubblico alle spese di gestione della società, passa da 22 mila euro nel 2017 a 40 mila euro nel 2018. I costi della produzione aumentano anch'essi nel 2018 passando da 18 mila euro nel 2017 a 39 mila euro e sono costituiti principalmente dai compensi dell'Amministratore unico, del Revisore, della società che gestisce la *privacy* e da altre spese di gestione. Il patrimonio netto rimane immutato a 10.000 euro nel 2018.

Si evidenzia che, con decreto n. 96 del 2018, il Commissario straordinario ai sensi dell'art. 24

⁸⁸ Di cui al c. 2 dell'art. 3 della l. 28 giugno 2012, n. 92.

⁸⁹ 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 e ciò anche in senso contrario rispetto alla missione della Port Agency.

del decreto legislativo 8 agosto 2016, n.175, aveva 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 a questa competente Sezione del controllo sugli enti.

Il Piano prevedeva il mantenimento della partecipazione nella *Port Agency* e nella Gioia Tauro *Port Security*. Con riferimento alla *Port Agency*, attesa l'eccezionalità e temporaneità di siffatta partecipazione, l'AP si era impegnata all'esito dei trentasei mesi previsti dalla norma istitutiva e dallo statuto e dell'atto costitutivo - termine che andrà a spirare il 27 luglio 2020 - a porre in essere ogni opportuna azione prevista dalla normativa vigente, nonché dall'art.4 del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243 convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. Ci si riferisce alla richiamata istanza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per l'ottenimento dell'autorizzazione alla trasformazione della stessa, in un'Agenzia ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con definitiva dismissione della relativa partecipazione da parte dell'Ente ed affidamento della gestione nei modi stabiliti dalla suddetta disposizione.

In sede istruttoria questa Corte ha riscontrato che al 15 luglio 2019 gli scritti presso le liste tenute dall'*Agency* portuale erano pari a 63 e che al 19 luglio 2019 non era stato ancora effettuato alcun corso di formazione e riqualificazione professionale, poiché i lavoratori licenziati e già iscritti presso le suddette liste sono stati riassorbiti, anche in virtù delle già riferite vicende giurisdizionali dal medesimo datore di lavoro che li aveva licenziati. Alla luce della esiguità numerica degli scritti al 15 luglio 2019 ed anche nella prospettiva di un loro possibile ulteriore diminuzione appare al momento non ipotizzabile la creazione del soggetto di cui all'art.17 della legge n. 84 del 1994.

Per la Gioia Tauro *Port Security S.r.l.*, che rientra tra quelle costituite per lo svolgimento di attività di produzione di un servizio, l'AP ha ravvisato detto servizio 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).

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 2018 il contenzioso è stato completamente curato dall'Ufficio legale interno (che ha visto, nel 2019, avvicinarsi il proprio responsabile dimessosi con una figura professionale selezionata a tempo determinato) 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 essere⁹⁰.

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.

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. Il 30 maggio 2018, l'Ente ha ricevuto la formale notifica di un atto di pignoramento presso terzi da parte della società appellata⁹¹. L'AP ha proposto opposizione avverso il pignoramento valorizzando innanzi al Giudice dell'esecuzione la circostanza per la quale la Corte di Appello di Reggio Calabria - su istanza proposta dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato - all'udienza del 24 maggio 2018 aveva

⁹⁰ L'AP come già riferito 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 a vincolare una parte di avanzo disponibile, pari a euro 10.000.000 per far fronte a eventuali soccombenze.

⁹¹ 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.

disposto la sospensione degli effetti della sentenza appellata. La causa è stata rinviata all'udienza del 9 gennaio 2020 per la precisazione delle conclusioni.

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.

È inoltre pendente un giudizio promosso nei confronti dell'AP da una società concessionaria di Crotone avverso l'ordinanza di ingiunzione di pagamento notificata per la corresponsione coattiva delle indennità sostitutive risarcitorie del canone per un importo complessivo di euro 257.784,24. L'ultima udienza si è tenuta in data 06 marzo 2019 e non è stata fissata ancora la data della nuova udienza.

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità Portuale 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.

Nel 2018 è emerso che la mancata ripresa della *leadership* del Porto di Gioia Tauro nel confronto con gli altri *competitor* nazionali ed europei, pur non trascurando il fattore della crisi generale del *transshipment*, è anche dovuta al mancato rispetto degli impegni presi da parte del principale Concessionario nell'atto di concessione cinquantennale (e nei successivi atti suppletivi e piani d'impresa) e alla obsolescenza delle dotazioni di *equipment* del *terminal*, che hanno portato al non raggiungimento degli obiettivi e al progressivo calo dei volumi del traffico merci (nota AP 7 giugno 2019).

Ciò premesso l'AP ha avviato la procedura di decadenza della principale concessione demaniale a termini dell'art.18, comma 9, della legge n. 84 del 1994. Tale procedura è stata sospesa a causa di una trattativa avviata tra i due soci della principale Concessionaria finalizzata alla cessione, da uno all'altro socio, del 50 per cento delle quote societarie.

Il 25 maggio 2019 il Concessionario ha formalmente trasmesso all'AP il Piano d'impresa integrativo redatto a seguito del trasferimento delle quote societarie di cui si è detto ed ha richiesto l'archiviazione del suddetto procedimento di decadenza.

Questa Corte ritiene che l'AP, in osservanza del principio di gradualità e di proporzionalità nell'applicazione del provvedimento, dopo aver diffidato la società ricorrente e fermo restando l'obbligo di accertamento anche da parte del Collegio dei revisori dei conti, di eventuali danni arrecati all'Ente dal progressivo calo dei volumi per cause eventualmente riconducibili all'inadempimento del Concessionario, dovrà continuare a monitorare periodicamente il rispetto del contratto di concessione e l'attuazione del correlato Piano di impresa e sanzionare eventuali comportamenti inadempienti.

In 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.

Si pone, inoltre, come ineludibile il superamento della gestione commissariale dell'Ente, che ha comunque prodotto azioni correttive e positive in favore dell'AP, dell'incarico ad interim di Segretario generale dal 2015 e di un organico esiguo (24 dipendenti complessivi al 2019 per 4 porti ricadenti nelle giurisdizione dell'Ente), in un quadro di difficoltà crescenti, dovute agli esiti di procedimenti penali, amministrativi e contabili che hanno coinvolto 4 dipendenti dell'Ente, di cui 2 dirigenti e un quadro tra i quali il responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza, peraltro dirigente di un settore esposto alla corruzione quale appunto quello delle gare e degli appalti. In ordine alla nomina del RPCT avvenuta nel 2019, si osserva quanto evidenziato dall'ANAC circa la inopportunità di attribuire detto ruolo ad un avvocato responsabile dell'Ufficio legale e contenzioso (cfr. Anac delibera, n. 841 del 2 ottobre 2018) iscritto all'albo speciale ai sensi dell'art. 23 della l. n. 247 del 2012.

Con riferimento alla *performance* amministrativa l'AP ha adottato nel 2018 il Regolamento per l'istituzione dell'OIV, dando seguito a quanto evidenziato da questa Corte nel precedente referto al Parlamento e nel 2019 ha individuato il titolare del suddetto Organismo che si auspica possa contribuire a correggere 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.

Passando ai risultati contabili dell'esercizio questi appaiono tutti in consistente crescita per quanto attiene l'avanzo sia economico sia di amministrazione.

Il saldo tra valori e costi della produzione, che sostanzialmente corrisponde al margine operativo lordo, per effetto del suddetto accantonamento al fondo rischi, è negativo ed è pari a circa 3 milioni di euro nel 2018 (oltre 9 milioni nel 2017) facendo registrare un decremento di oltre 12 milioni di euro (-134 per cento sul 2017).

Il totale delle partite straordinarie fa registrare un saldo di segno positivo per 34 milioni di euro (1,2 milioni di euro nel 2017) derivante da sopravvenienze attive scaturenti dalla variazione dei residui passivi che hanno determinato il risultato finale.

Si registra la crescita costante del patrimonio netto che, alla chiusura dell'esercizio dell'anno 2018, supera i 120 milioni di euro (50 per cento).

L'avanzo di amministrazione si attesta al considerevole valore di oltre 118 milioni di euro in aumento rispetto all'esercizio precedente (53 per cento sul 2017). La quota vincolata di tale

avanzo è di 91 milioni, per 1,2 milioni di euro è destinata al fondo per il trattamento di fine rapporto, per 10 milioni al Fondo per rischi ed oneri e per 80 mln di euro per la realizzazione di opere e lavori secondo le previsioni del POT.

La consistenza di cassa è rilevante ma in leggera diminuzione rispetto al precedente esercizio ed ammonta a 123 milioni euro. Si evidenzia l'ingente massa di residui attivi, per i quali, così come espresso dalla Corte nella precedente relazione e nel parere dei revisori, l'AP deve proseguire le opportune verifiche per appurarne l'esistenza specialmente per quelli più risalenti nel tempo.

Il ritardo negli investimenti grava su una situazione di mercato complessiva e nel 2018 il Porto di Gioia Tauro ha segnato un ulteriore calo dei traffici rispetto al 2017 quando il porto calabrese aveva già 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. L'andamento negativo si è purtroppo intensificato nel primo trimestre del 2019⁹² con una prospettiva di ripresa nel secondo semestre del 2019.

In particolare, nel 2018 il movimento dei *container* ha subito una variazione in diminuzione per un totale di 2.328.218 TEU a fronte di 2.448.569 TEU movimentati nell'anno 2017 e di 2.797.070 TEU nel 2016. Anche il numero degli arrivi delle navi presso il *terminal* contenitori ha proporzionalmente subito un *trend* in diminuzione passando da 1.329 a 1.225 navi. Anche nel settore auto i volumi hanno registrato una flessione passando da 175.550 a 98.118. Il numero degli arrivi delle navi è stato pari a 48, a fronte delle 92 dell'anno 2017.

Di rilievo strategico appare 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 ribadisce l'urgenza di adeguare le procedure di rilevazione dei canoni demaniali alle previsioni del sistema informativo del demanio (SID), così come ripetutamente sollecitato anche 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

⁹² Banca d'Italia. Economie regionali. L'economia della Calabria, giugno 2019.

della spesa e degli obblighi di riversamento alle casse dell'erario per un valore di euro 190.833,37.

Nell'ottica di una sana e misurata gestione, l'Ente, come sollecitato, ha proceduto ad effettuare prudenziali accantonamenti nel bilancio dell'anno 2018 per passività derivanti dal contenzioso la cui esistenza è quantomeno probabile per 10 milioni di euro.

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.

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 di cui si osserva la vetustà. Il valore della partecipazione, di cui è stato motivato il mantenimento, al 31 dicembre 2018 è di euro 10.000.

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

