



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO
DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE
FINANZIARIA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA
PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA
2021

Determinazione del 27 giugno 2023, n. 75





CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Relatore: Consigliere Stefano Perri

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati
la dott.ssa Alessandra Manetti



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 27 giugno 2023;

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

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

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

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

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

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

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

esaminati gli atti;



CORTE DEI CONTI

udito il relatore Consigliere Stefano Perri, 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'AdSP del Mare di Sardegna per l'esercizio 2021;

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

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale sulla gestione finanziaria dell'AdSP del Mare di Sardegna per l'esercizio 2021, corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di revisione, e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per il predetto esercizio.

RELATORE

Stefano Perri
firmato digitalmente

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci
firmato digitalmente

DIRIGENTE

Fabio Marani
depositata in segreteria

INDICE

PREMESSA	1
1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO	2
1.1 Quadro normativo	2
1.2 Disposizioni emergenziali e interventi connessi al PNRR.....	5
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO	10
2.1 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo.....	11
3. IL PERSONALE	13
3.1. Assetto organizzativo.....	13
3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio.....	14
3.3. Incarichi di studio, consulenza e contenzioso.	16
3.4. Spesa del personale	17
3.5. Contrattazione collettiva nazionale e decentrata	20
3.6. Trasparenza e valutazione della “performance amministrativa”	21
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	23
5. L’ATTIVITA’	26
5.1. Attività promozionale	26
5.2. Regolazione dei servizi di interesse generale e attività negoziale.....	26
5.3. Manutenzione ordinaria e straordinaria e grandi opere di infrastrutturazione	31
5.4 Operazioni, servizi portuali ed altre attività industriali e commerciali svolte nell’ambito portuale.....	35
5.5 Lavoro portuale temporaneo.....	36
5.6 Traffico portuale.....	37
5.7 Gestione del demanio marittimo e portuale	40
6. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE.....	43
6.1. Dati significativi della gestione.....	43
6.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate	44
6.3. Situazione amministrativa e andamento dei residui	50
6.4. Conto economico	53
6.5. Lo stato patrimoniale	55
6.6. Partecipazioni	58

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	60
-----------------------------------	----

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Progetti e fonti di finanziamento.....	8
Tabella 2 - Emolumenti agli organi di amministrazione e di controllo: impegni.....	12
Tabella 3 - Pianta organica e consistenza del personale.....	15
Tabella 4 - Spesa per il personale.....	18
Tabella 5 - Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2021	18
Tabella 6 - Importi erogati a titolo di premio nel 2021, posti a raffronto con il 2020	19
Tabella 7 - Programma triennale opere pubbliche dell' AdSP 2020-2022.....	24
Tabella 8 - Programma triennale opere pubbliche dell' AdSP 2022-2024.....	24
Tabella 9 - Servizi di interesse generale porto di Cagliari	27
Tabella 10 - Servizi di interesse generale nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres.....	28
Tabella 11 - Attività negoziale e tipologia di affidamento	30
Tabella 12 - Opere infrastrutturali AdSP del Mare di Sardegna aggiornata a giugno 2023	32
Tabella 13 - Traffico merci e passeggeri complessivo.....	37
Tabella 14 - Traffico merci per singoli porti*nel 2020	38
Tabella 15 - Traffico merci per singoli porti nel 2021	38
Tabella 16 - Traffico passeggeri per singoli porti (unità)nel 2020.....	39
Tabella 17 - Traffico passeggeri per singoli porti (unità) nel 2021	39
Tabella 18 - Entrate per canoni.....	42
Tabella 19 - Principali saldi contabili della gestione.....	44
Tabella 20 - Andamento delle entrate e delle uscite	45
Tabella 21 - Rendiconto finanziario - entrate	46
Tabella 22 - Rendiconto finanziario - uscite	47
Tabella 23 -Tasse portuali e di ancoraggio disaggregate	48
Tabella 24 - Situazione amministrativa	51
Tabella 25 - Gestione residui attivi e passivi.....	52
Tabella 26 - Conto economico	54
Tabella 27 - Stato patrimoniale	57

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'articolo 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2021 dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto relativo all'esercizio 2020 è stato approvato con determinazione n. 41 del 12 aprile 2022 e pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 557.

1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1 Quadro normativo

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 è significativamente intervenuto sulla previgente legislazione portuale, modificando gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani con l'istituzione delle Autorità di sistema portuale, di seguito AdSP, nuovi enti pubblici non economici, destinati a sostituire le Autorità portuali preesistenti, anch'essi dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

Le AdSP hanno il compito di indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali. Svolgono la manutenzione delle parti comuni e dei fondali, sorvegliano la fornitura dei servizi di interesse generale, amministrano in via esclusiva le aree e i beni demaniali, pianificano lo sviluppo del territorio portuale. Inoltre, coordinano le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell'ambito portuale e promuovono forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

In tale contesto normativo si colloca la nascita dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, comprendente i porti di Cagliari e Olbia Golfo Aranci - già sede delle sopresse Autorità portuali - e i nuovi porti di Foxi-Sarroch, Porto Torres, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale) e Arbatax.

Le funzioni ed i compiti di detta AdSP sono ricavabili dalle disposizioni che attengono all'operatività dei porti. Il quadro normativo di riferimento ha già formato oggetto di dettagliata esposizione nei precedenti referti ai quali si fa qui rinvio per gli aspetti generali.

A titolo di aggiornamento rispetto al passato, va qui ricordata la decisione del 4 dicembre 2020 della Commissione UE che ha censurato - in linea con gli orientamenti già assunti per gli scali di altri Paesi europei - l'esenzione dall'imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali per ipotizzata violazione dei principi di concorrenza, richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme UE in materia di aiuti di Stato, a partire dal 1° gennaio 2022. La detta decisione è stata impugnata il 29 marzo 2021 davanti al Tribunale UE¹, ai sensi dell'art. 256 del Trattato e dell'art. 51 dello Statuto della Corte di Giustizia, da tutte le AdSP.

In tale contesto, da ultimo, il legislatore è intervenuto con l'art. 4 bis del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, che, al

¹ A luglio 2021 la Commissione europea ha presentato un controricorso davanti al Tribunale europeo, per cui la questione è ancora pendente.

comma 1, ha modificato l'art 6 della legge n. 84 del 1994. In particolare, con il comma 9 bis, è stato fissato il principio in base al quale le AdSP rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES).

Il comma 9 ter, inoltre, ha stabilito che - in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, - l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994, non costituisce esercizio di attività commerciale. Per quel che riguarda le entrate da tassazione si prevede che sia un decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims), di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze (Mef) a stabilire "i limiti minimi e massimi" delle varie tipologie di prelievi e i "criteri per la determinazione degli stessi." Trattandosi di risorse vincolate nella destinazione le AdSP avranno l'onere di determinare i vari importi all'interno di tali limiti e di provvedere alla rendicontazione.

In base al comma 9 quater, infine, i canoni percepiti dalle AdSP per le concessioni demaniali sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta, ridotto del 50 per cento, a titolo di deduzione forfettaria delle spese.

Con il comma 2 dello stesso art. 4 bis si prevede inoltre che le disposizioni di cui si è detto abbiano decorrenza retroattiva dal 1° gennaio 2022, come richiesto dalla Commissione Europea. Vengono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.

La predetta modifica della normativa fiscale non potrà non determinare effetti sui bilanci delle AdSP, incidendo sui saldi e, soprattutto, sul risultato di esercizio.

Nei successivi referti si darà conto dell'applicazione della nuova normativa, nonché degli esiti del citato ricorso volto all'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020, ancora pendente presso il Tribunale dell'Unione Europea.

In materia poi di concessioni del demanio portuale, si deve evidenziare la sostituzione del testo dell'art. 18 della legge 84 del 1994 operata dall'art. 5, c.1, legge 5 agosto 2022 n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021). Il nuovo testo stabilisce che le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, garantendo condizioni di concorrenza effettiva e quindi nel

rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità. Il successivo comma 2 prevede l'emanazione, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge (27 agosto 2022), di un decreto attuativo da parte del Mims di concerto con il Mef, che - nel rispetto del principio di concorrenza - definisca i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, l'individuazione di limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari.

In base alla disposizione contenuta nel comma 7, le concessioni possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali da localizzarsi preferibilmente in aree sottoposte ad interventi di risanamento ambientale ovvero in aree abbandonate e in disuso. Al fine di evitare concentrazioni e posizioni dominanti, la norma prevede che il concessionario di un'area demaniale in ambito portuale possa svolgere l'attività autorizzata solo nell'area oggetto della concessione stessa e possa ottenere solo una concessione nel medesimo porto, salvo che si tratti di plurime concessioni inerenti ad attività merceologicamente differenti. È prevista peraltro una deroga al divieto di cumulo nei porti di dimensioni maggiori, classificati, ai sensi dell'art. 4 della legge n. 84 del 1994, di rilevanza economica internazionale e nazionale.

Si fanno salvi, infine, gli effetti degli atti concessori esistenti alla data di entrata in vigore della legge n. 118 del 2022.

In data 28 dicembre 2022 è stato emanato il regolamento attuativo di cui si è fatto prima cenno avente ad oggetto: "Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine": Con l'emanazione di tale decreto si è colmata una lacuna normativa in un settore fortemente strategico, che richiede regole certe e condivise, e ora anche obiettivo del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Si evidenzia che l'Autorità è stata oggetto di ispezione amministrativo contabile da parte dei Servizi ispettivi del MEF-RGS, le cui risultanze sono partitamente illustrate nei singoli paragrafi interessati della presente relazione.

1.2 Disposizioni emergenziali e interventi connessi al PNRR.

Le disposizioni emergenziali

Nel referto dell'anno passato sono state dettagliatamente indicate le molteplici misure straordinarie di sostegno al settore portuale, finalizzate a ridurre l'impatto negativo che la pandemia da "Covid-19," e le conseguenti restrizioni ai traffici ed alla mobilità hanno determinato per l'economia dei porti italiani, nonché direttamente per i bilanci delle Autorità di sistema portuale

Modifiche sono state apportate all'art. 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, estendendo fino al 15 dicembre 2021 la facoltà per le AdSP di prevedere, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, la riduzione dell'importo dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 15 dicembre 2021, una diminuzione pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. A tal scopo le suddette Autorità possono utilizzare il proprio avanzo di amministrazione, limitatamente all'anno 2020. Delle sei richieste presentate soltanto due sono state accolte.

È stato modificato, poi, il comma 10-bis del medesimo art. 199 ed è stato istituito un fondo con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2020 e di 68 milioni per l'anno 2021, le cui risorse sono dirette a compensare, anche parzialmente, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti, in particolare quelli derivanti dai diritti di porto, introiti destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali.²

L'art. 48, c.1 bis del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, ha modificato l'art. 5 della legge n. 84 del 1994, semplificando la possibilità di adottare adeguamenti tecnico funzionali (ATF) per modificare i Piani regolatori portuali (Prp) e le procedure per l'accertamento della conformità ai piani urbanistici e alle norme in materia di edilizia delle opere pubbliche da realizzare nei porti.

In questo contesto, sono state introdotte da ultimo anche norme speciali per l'AdSP del Mare di Sardegna. Si fa riferimento all'art.1, c. 997, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di

²La relazione tecnica ha precisato che tali infrastrutture sono in linea di principio escluse dall'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.

bilancio per il 2022) che, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivante dall'emergenza da *Covid-19* e al fine di sostenere l'occupazione e di accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza portuali, ha autorizzato l'Ente ad istituire, entro la data del 30 giugno 2022, per i porti nei quali almeno l'80 per cento della movimentazione di merci containerizzate avviene o sia avvenuta negli ultimi cinque anni in modalità *transshipment* e nei quali persistano da almeno dodici mesi stati di crisi aziendale o cessazioni delle attività terminalistiche, un'Agenzia per la somministrazione del lavoro e per la riqualificazione professionale nella quale confluiscono i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi degli artt. 16 e 18 della legge, n. 84 del 1994. L'attività dell'Agenzia predetta, la cui durata non può superare i trentasei mesi, è svolta avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nei bilanci dell'Autorità. Con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 3 marzo 2022, l'AdSP ha approvato l'atto costitutivo e lo statuto della società K.A.L.Por.T, interamente partecipata dall'AdSP, con un capitale di euro 20.000. A tali misure si aggiungono gli ulteriori interventi di sostegno, a partire dal 2021, previsti dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021, art. 1, cc. 662, 666, 729 e 731).

Gli interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza

Il quadro generale di riferimento va aggiornato anche con riguardo alle disposizioni di semplificazione, nonché alle norme ed ai provvedimenti attuativi emanati in connessione con la programmazione straordinaria confluita nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, e nel Programma nazionale per gli investimenti complementari (Pnc), a carico dei fondi complementari.

Il settore dei porti, infatti, è contemplato dal Pnrr, che, nel considerare le AdSP sia quali soggetti attuatori che realizzatori, ne accentua la qualificazione come *asset* strategico della politica della mobilità, dedicando ad esso un intero ambito della misura 3 (infrastrutture per una mobilità sostenibile) - componente 2 (intermodalità e logistica integrata) e prevedendo apporti finanziari per la sostenibilità ambientale dei porti stessi (c.d. programma *Green Ports*) pari a 270 milioni di euro, a carico dei fondi europei.

Con l'art.1, c.1 del decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge 1°luglio 2021, n. 101, è stato approvato inoltre il Piano nazionale per gli investimenti complementari, finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Pnrr e sono state

ripartite le relative risorse per complessivi 30.622,46 milioni per gli anni dal 2021 al 2026. Al settore portuale sono state destinate risorse per complessivi 2.860 milioni.

Il decreto Mef del 6 agosto 2021 ha assegnato le risorse finanziarie previste dal Pnrr alle amministrazioni titolari degli interventi e ha ripartito i traguardi e gli obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione.

Il decreto Mims del 13 agosto 2021, n. 330 ha ripartito tra tutte le AdSP l'importo complessivo di 2,8 miliardi utilizzabili dal 2021 al 2026, di cui alle regioni del Sud è stato destinato il 43 per cento. Nel dettaglio, il pacchetto di risorse è così ripartito: gli interventi per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici ammontano a 1,47 miliardi, quelli per l'aumento selettivo della capacità portuale sono pari a 390 milioni, quelli per l'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale ammontano a 250 milioni, gli interventi per l'ammodernamento energetico a 50 milioni. Particolarmente importanti per la riduzione delle emissioni inquinanti e per la sostenibilità ambientale sono i progetti per l'elettificazione delle banchine (*cold ironing*) per i quali è previsto uno stanziamento di 675,6 milioni.

In ordine alle Autorità che sono interessate alle risorse finanziarie contenute in detto piano, questa Sezione ha inviato uno specifico questionario ad esse come a tutti gli altri enti la cui gestione finanziaria ricade nell'ambito di competenza.

Nel questionario somministrato è stato anche chiesto di riferire sulle misure regolamentari, amministrative e contabili e sui relativi processi adottati per la realizzazione di tali progetti (es. predisposizione di un piano per la gestione, il controllo, il monitoraggio e la rendicontazione dei progetti finanziati, costituzione di apposita struttura dedicata), e se sia stato previsto l'adeguamento dei sistemi informativi ai fini della fornitura degli opportuni flussi di dati al sistema ReGiS del Mef, appositamente istituito per il coordinamento dei finanziamenti e progetti Pnrr; inoltre è stato chiesto di riferire in merito ad un'eventuale creazione di un sistema di contabilità separata, al fine di assicurare la tracciabilità dei finanziamenti.

All'AdSP del Mare di Sardegna fanno capo nove progetti, per un importo complessivo di euro 180,2 milioni a carico dei fondi Pnrr - Pnc.

Con riferimento ai progetti presentati dalla AdSP del Mare di Sardegna, che si è qualificata come soggetto attuatore e realizzatore degli stessi, sette riguardano la realizzazione di infrastrutture per il *cold ironing* e sono interamente finanziate dal Pnrr, mentre 1 progetto riguarda la realizzazione dei banchinamenti del nuovo *terminal ro - ro* presso il Porto canale di

Cagliari ed è finanziato anche da altre fonti. Un ulteriore progetto riguarda la realizzazione della strada di collegamento del *terminal ro - ro* nell'avamposto ovest del Porto Canale con lo svincolo viario esistente sulla SS 195 e il ripristino della ex SS 195, finanziato con i fondi Pnrr ZES.

Nella tabella seguente sono riportati i progetti presentati dall'AdSP del Mare di Sardegna, finanziati dal Pnrr e Pnc, le somme già trasferite e in parte contabilizzate alla data di gennaio 2023 e l'ammontare complessivo dei finanziamenti, comprensivi di altre fonti di finanziamento oltre al Pnrr.³

Tabella 1 - Progetti e fonti di finanziamento

n.	Somme previste Pnrr-Pnc			Somme				Pnrr-Pnc + altre fonti finanziarie		
	missione e componenti			trasferite	*impegnate	*Contabil.te	pagate	missione e componenti		
progetti	M2C2	M3C2	M5C3					M2C2	M3C2	M5C3
1-9		180.181.240		65.106.874	10.817.870	3.717.421	3.714.215		305.000.000	

Fonte: elaborazione C.d.c. su dati ente

* Si fa riferimento alla nozione di impegno finanziario, mentre le somme contabilizzate sono quelle fatturate e registrate in base allo stato di avanzamento lavori.

L'AdSP ha dichiarato di aver realizzato gli obiettivi del 2021 e del 2022 di tutti i progetti, ad eccezione di quelli relativi al nuovo *terminal ro-ro* nel porto canale di Cagliari, in quanto, in assenza delle autorizzazioni tecniche (di competenza del Consiglio superiore dei LL.PP.) e ambientali (decreto VIA), non è stato possibile appaltare i lavori entro il 30 giugno 2022. Per i 7 progetti relativi al *cold ironing* è in corso la progettazione tecnico esecutiva, mentre il progetto che si è aggiunto nel 2022, è in fase di predisposizione.

³ Nel referto dell'esercizio precedente, cui si rinvia, si è dato atto dei progetti finanziati dal Pnrr e Pnc, delle somme trasferite e contabilizzate al 31 dicembre 2021 e dell'ammontare complessivo dei finanziamenti, comprensivi di altre fonti di finanziamento oltre al Pnrr. I progetti erano 8, l'ammontare dei finanziamenti era di 170,2 milioni, di cui trasferiti 26,7 milioni e contabilizzati 1,6 milioni. L'ulteriore progetto relativo alla realizzazione della strada di collegamento del terminal ro - ro del Porto Canale con lo svincolo viario sulla SS 195, si è aggiunto nel 2022.

La piattaforma informatica dei progetti è in corso di realizzazione. Tale piattaforma interloquirà con la realizzanda piattaforma Mims per il Pnrr e, tramite questa, con il ReGiS.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

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

La durata in carica dei menzionati organi è stabilita in quattro anni.

Gli emolumenti del Presidente, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato di gestione sono a carico del bilancio dell'Autorità di sistema portuale e vengono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Va richiamato per completezza il d.p.c.m. 23 agosto 2022, con il quale è stato adottato il "Regolamento in attuazione dell'articolo 1, comma 596, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 in materia di compensi, gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai componenti gli organi di amministrazione e di controllo, ordinari e straordinari, degli enti pubblici" che troverà applicazione a partire dai prossimi rinnovi delle cariche.

Il Presidente

Il Presidente dell'AdSP è stato nominato con decreto ministeriale n. 369 del 17 luglio 2017. Con d.m. n. 284 del 15 luglio 2021 il Presidente è stato confermato nell'incarico per il successivo quadriennio. Sui relativi poteri si fa rinvio alle precedenti relazioni.

Anche il trattamento economico, determinato dal Comitato di gestione con la delibera n. 2 del 2017, in 170.000 euro annui lordi per la parte fissa ed euro 60.000 per la parte variabile, è stato confermato. La parte variabile erogata nel 2021 si riferisce all'attività svolta nel 2020 a seguito della necessaria verifica del raggiungimento degli obiettivi; analogamente per l'anno 2021 il compenso in questione è stato erogato nell'anno 2022.

L'AdSP ha attestato che quanto complessivamente corrisposto al Presidente, al lordo dei contributi previdenziali, assistenziali e degli oneri fiscali a suo carico, rientra nei limiti previsti dal disposto dall'art. 13 del decreto-legge 24 aprile 2014 n. 66, convertito dalla legge 23 giugno 2014, n. 89.

Il Comitato di gestione

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 93 del 15 novembre 2017 è stato nominato il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, composto dal Presidente dell'Ente stesso, da un delegato dell'Autorità marittima di Cagliari, da un rappresentante della regione Sardegna, da uno della città metropolitana di Cagliari e da uno della città di Olbia. I componenti di detto

organo sono stati confermati con decreto presidenziale n. 236 del 27 luglio 2021. Ogni componente del Comitato ha diritto a un gettone di presenza fissato in euro 30 a seduta. Nell'esercizio in esame sono stati impegnati euro 720 per gettoni riferiti a 6 sedute (24 gettoni corrisposti ai componenti che non vi hanno rinunciato).

L'AdSP ha precisato, altresì, che per i membri del Collegio dei revisori che hanno partecipato alle sedute (n.5) del Comitato di gestione sono stati impegnati ed erogati gettoni di presenza per euro 392,25.⁴

Il Collegio dei revisori dei conti

Esso è formato da tre componenti effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Mims, in possesso di specifica professionalità. Il Presidente e un membro supplente sono designati dal Mef.

Con decreti ministeriali nn. 377 del 25 luglio 2017 e n. 3 del 17 gennaio 2018 sono stati nominati per un quadriennio i membri del Collegio dei revisori dei conti; con decreto n. 419 del 28 ottobre 2021 è stato ricostituito il Collegio. Ai componenti, nelle more dell'emanazione del d.m. di cui all'art. 11 della legge n. 84 del 1994, sono stati attribuiti i compensi fissati provvisoriamente nella misura lorda di euro 18.400 per il Presidente e di euro 13.800 per ciascuno dei due membri, mentre è stato previsto un compenso di euro 2.300 per ciascuno dei due supplenti.

2.1 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Nella tabella che segue è riportata la spesa impegnata nel 2021 per i compensi spettanti agli organi di amministrazione e controllo e dei rimborsi spese, posta a raffronto con i dati del 2020.

⁴ Viene riconosciuto il gettone di presenza per le sedute del comitato di gestione (euro 30,00/seduta, ex delibera del Comitato di Gestione n. 2 del 17.11.2017).

Tabella 2 - Emolumenti agli organi di amministrazione e di controllo: impegni

	2020	2021	var. %
Indennità di carica al Presidente	230.000	230.021	0,0
Rimborso spese al Presidente	18.047	4.691	-74,0
Comitato di gestione	173	1.112	542,8
Collegio revisori	77.987	79.308	1,7
Gettoni e rimborsi commissioni	0	16.502	100,0
Oneri previdenziali e assistenziali a carico AdSP	56.000	48.047	-14,2
TOTALE	382.207	379.681	-0,7

Fonte: Elaborazione C.d.C su rendiconto gestionale 2021

Nel 2021 è stato impegnato in conto competenza per il Presidente l'importo complessivo di euro 230.021, oltre ai contributi a carico dell'Ente. Detti impegni sono comprensivi della parte variabile riferita all'attività svolta nel 2020. I rimborsi spese per missioni ammontano a 4.691 euro.

Il totale dei compensi impegnati sul capitolo relativo al Collegio dei revisori è pari a euro 79.308, di cui euro 51.588 per compensi ed euro 4.823 per rimborsi spese. L'Ente contabilizza su tale capitolo anche i compensi all'OIV, che nel 2021 ammontano a euro 22.897.

Gli oneri previdenziali ed assistenziali a carico dell'Ente ammontano a circa 48.047 euro.

Ai sensi dell'art. 1, c. 590 e seguenti, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), le AdSP sono tenute a contribuire al perseguimento degli obiettivi di finanza pubblica, mediante il contenimento delle spese per beni e servizi nel limite del valore medio sostenuto, per le medesime finalità, negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018, come risultante dai relativi rendiconti o bilanci deliberati.

Il comma 593, art.1, della suddetta legge, ha previsto il superamento del limite di cui sopra, in presenza di un corrispondente aumento dei ricavi o delle entrate accertate in ciascun esercizio rispetto all'esercizio 2018. I versamenti al bilancio dello Stato sono stati aumentati nella misura del 10 per cento rispetto ai corrispondenti versamenti effettuati nel 2018.

Il Collegio dei revisori ha attestato che l'Ente ha effettuato i versamenti prescritti dalle norme di contenimento della spesa pubblica, per un importo di euro 540.539.

3. IL PERSONALE

3.1. Assetto organizzativo

Il Segretariato generale

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si avvale del Segretariato generale, che si compone del Segretario generale e dalla Segreteria tecnico - operativa, ai sensi dell'articolo 10 della legge n. 84 del 1994.

Il Segretario generale è nominato dal Comitato di gestione su proposta del Presidente che lo designa tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore portuale e amministrativo contabile.

Il Segretario generale - nominato su proposta del Presidente con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 16 febbraio 2018 e rinnovato con delibera n. 15 del 2021- è stato assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta ex articolo 10 della legge n. 84 del 1994. L'attuale contratto del Segretario generale ha avuto decorrenza dal 16 febbraio 2022.

Il medesimo non è inserito nella pianta organica.

Complessivamente per la carica di Segretario generale sono stati impegnati nell'anno 2021 euro 187.219, oltre ad indennità di missione, e contributi a carico dell'Autorità compresa l'indennità sostitutiva della mensa e la quota variabile. Il pagamento della quota variabile è stato rinviato al 2022 per accertare il raggiungimento degli obiettivi assegnati.

Anche per il Segretario generale l'Ente ha attestato che quanto complessivamente percepito è contenuto nei limiti previsti dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge del 2014.

La Segreteria tecnico-operativa costituisce un unico centro di responsabilità amministrativa, al quale fanno riferimento due strutture di livello dirigenziale (l'Area tecnica e l'Area amministrativa), i cui incarichi devono essere conferiti all'esito delle procedure di evidenza pubblica previste per gli enti pubblici non economici.

Sportello unico amministrativo e Organismo di partenariato

Il SUA ha la finalità di garantire miglioramenti nel processo di digitalizzazione delle procedure amministrative per un servizio all'utenza più celere, efficace e sostenibile. In questa prima fase è rivolto principalmente alla gestione delle pratiche relative al registro ex art. 68 del Codice della navigazione. Tutte le istanze dovranno, quindi, essere presentate tramite il nuovo sportello.

Con direttiva dell'Amministrazione vigilante n. 166 del 21 aprile 2021 è stato previsto l'avvio della digitalizzazione di almeno il 10 per cento dei procedimenti individuati in base al disposto dell'articolo 15 bis della legge n. 84 del 1994; con successiva direttiva del febbraio 2022 la digitalizzazione dei procedimenti suindicati è stata prevista come obiettivo della *performance* dirigenziale per cui il 60 per cento dei procedimenti digitalizzati è divenuto il *target* finale dell'obiettivo da realizzare entro il 31 dicembre 2022. Tale obiettivo è stato raggiunto con la digitalizzazione di 20 procedimenti amministrativi su 32.

Non sono state segnalate novità di rilievo per quanto attiene al funzionamento dell'Organismo di partenariato.

3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio

Con decreto presidenziale n. 469 del 30 novembre 2018 è stato adottato il Piano triennale di fabbisogno di personale per il periodo 2019 - 2021, piano successivamente aggiornato con decreto presidenziale n. 433 del 13 novembre 2020. In data 25 febbraio 2021 l'AdSP ha adottato la vigente pianta organica del personale, approvata in data 3 maggio 2021 dal Ministero vigilante, che ha previsto un organico di diritto pari a n. 107 unità, a fronte di un organico di fatto che, al 31 dicembre 2021, registrava la presenza di soli 79 dipendenti, distinti nelle rispettive qualifiche, con esclusione del Segretario generale.

Si tratta di personale allocato principalmente negli uffici delle sopresse Autorità portuali di Cagliari ed Olbia, mentre nessun dipendente risulta essere stato assegnato agli uffici di Golfo Aranci e Santa Teresa, la cui copertura è effettuata con personale in missione in funzione delle esigenze. Ad Oristano risulta essere stato trasferito un dipendente della sede di Olbia con funzioni di *front office* e collaborazione con il RUP per l'esecuzione dei lavori negli immobili dell'Ente, mentre a Porto Torres sono state assegnate 5 unità di personale, di cui una con qualifica di quadro. L'unità di V livello a tempo determinato, presente al 31 dicembre 2021

presso gli uffici di Cagliari è stata distaccata da altra Amministrazione, mentre un'altra unità inquadrata al IV livello Quadro B è stata collocata a riposo in data 31 luglio 2021.

Nel corso dell'esercizio in esame non sono state effettuate nuove assunzioni.

Occorre, tuttavia, segnalare la conclusione di procedure concorsuali, in particolare quella finalizzata alla assunzione di 16 impiegati a tempo determinato per 24 mesi (più uno riservato alle categorie protette) la cui graduatoria e relativa presa di servizio è stata approvata con decreto presidenziale n. 402 del 22 dicembre 2021. I relativi contratti di assunzione sono stati stipulati nel 2022.

Nell'esercizio 2020 si sono svolte le procedure per le progressioni interne del personale in servizio che hanno avuto quasi tutte decorrenze dall'inizio del 2021 e che hanno interessato l'articolazione interna dell'Autorità distinta nell'area di staff e nelle cinque direzioni di amministrazione. Con decreto n. 474 del 7 dicembre 2020 si era avviata la procedura per le predette progressioni interne concluse con il decreto 504 del 23 dicembre 2020.

Di seguito si espone la tabella con la pianta organica e la consistenza del personale in servizio al 31 dicembre 2021, posto a raffronto con l'esercizio precedente.

Tabella 3 - Pianta organica e consistenza del personale

Posizioni	Organico deliberato C.P. n.9 del 2021	Dipendenti in servizio al 31/12/2020	Dipendenti in servizio al 31/12/2021	SEDI							
				Cagliari	Arbatax	Olbia	Portov.	Oristano	Golfo Aranci	Porto Torres	Santa Teresa
DIRIGENT I	7	5	5	3	0	2	0	0	0	0	0
QUADRI A e B	21	18	20	11	0	8	0	0	0	1	
IMPIEGATI livello I-II-III-IV-V	79	56**	54**	21*	1	21	1	1	0	4	
Totali	107	79	79	38	1	33	1	1	0	5	0

Fonte: AdSP

*di cui 1 autista in distacco dal Tar.

**di cui 5 unità appartenenti alle categorie protette, di cui 3 in servizio a Cagliari e 2 a Olbia.

Con verbale n. 3 del 7-8 luglio 2021, il Collegio di revisione aveva sollevato dubbi di legittimità sulle procedure di riqualificazione del personale, attraverso le quali sono stati conferiti nuovi livelli retributivi. In particolare, il dubbio riguardava la sostituzione del requisito dell'anzianità di servizio con il possesso del titolo di studio richiesto per l'accesso al nuovo e

superiore livello, disposizione presente nel regolamento di reclutamento del personale dell'Autorità.

3.3. Incarichi di studio, consulenza e contenzioso.

Sul capitolo di bilancio di parte corrente relativo alle "spese per consulenze" dell'AdSP, sono stati assunti impegni di spesa per euro 9.737. L'importo si riferisce al compenso riconosciuto ad un commercialista incaricato con decreto n. 284 del 5 luglio 2019, di apporre il visto di conformità sulle dichiarazioni fiscali (Irap, Ires, Iva) necessario per il recupero di crediti superiori a euro 5.000. Sulla pagina del sito "Amministrazione trasparente", l'ispezione ministeriale ha rilevato la mancata pubblicazione degli incarichi professionali. L'Ente, in sede istruttoria, ha dichiarato che per gli incarichi tecnici che attengono direttamente alla realizzazione delle opere infrastrutturali, e che quindi sono considerati spese accessorie delle stesse, i conseguenti costi sono inseriti nei relativi quadri economici degli interventi. A fronte di ciò appare opportuno che l'Ente dia autonoma evidenza dell'ammontare di tali spese.

Nell'anno, in esame, con decreto n. 6 del 14 gennaio 2021, è stata stipulata una convenzione con la Azienda ospedaliera di Cagliari, del valore di tremila euro annui, relativa all'esercizio della funzione di medico competente, per l'adempimento dei molteplici compiti del datore di lavoro e del dirigente medico competente.

Con riferimento agli incarichi di consulenza legale, l'Ente ha dichiarato di affidare prevalentemente il contenzioso in materia civile all'Avvocatura dello Stato: nell'esercizio in esame non sono stati presentati nuovi ricorsi. Attualmente sono pendenti 25 giudizi in materia di riserve iscritte da imprese aggiudicatrici di opere, decreti ingiuntivi posti in essere dall'AdSP per il recupero dei crediti ed infine giudizi risarcitori per danni subiti da terzi sul demanio. In relazione alla prima tipologia, si evidenzia la controversia sui lavori di realizzazione dei nuovi attracchi del pontile "Isola bianca" (Olbia) per un importo complessivo di oltre 22 milioni di euro, di cui è rimasto pendente un capo per 6 milioni di euro.

Con riferimento alle azioni risarcitorie si osserva che l'Autorità si trova esposta in giudizi di valore superiore a 15 milioni di euro; infine, vi è un altro giudizio instaurato dalla cessata A.P. di Cagliari contro la società privata responsabile per danni da scarsa manutenzione della rete idrica (valore euro 1.306.000). Vi è stata una sentenza sfavorevole per l'Autorità che ha prodotto appello.

Per quanto riguarda, invece, il contenzioso amministrativo, sono pendenti 44 ricorsi in tema di concessioni demaniali, individuazione del concessionario e determinazione del canone demaniale.

In tema di contenzioso giuslavoristico, è stato definito favorevolmente all’Autorità il ricorso in Cassazione prodotto dalla medesima avverso la sentenza di secondo grado che ha riconosciuto la illegittimità dei tagli stipendiali ai dipendenti della ex A.P. di Olbia di cui si tratterà nel successivo paragrafo.

Infine, in materia tributaria, pende ancora il ricorso in Cassazione per un contenzioso promosso dall’Agenzia delle entrate, con riferimento a cartelle esattoriali per tributi non versati nel periodo 2003-2005, di importi superiori a tre milioni di euro, della soppressa A.P. di Olbia. Le sentenze di primo e secondo grado sono state favorevoli all’Amministrazione portuale.

Per quanto riguarda la quantificazione in bilancio del fondo rischi da contenzioso, va evidenziato come la nota integrativa non dia informazioni specifiche sul punto. Tale carenza è stata rilevata anche nell’ambito dell’ispezione ministeriale. In considerazione degli importi rilevanti delle cause pendenti e dell’incidenza di tale fondo sul risultato d’esercizio si invita l’Ente a porre una attenzione maggiore sulla quantificazione del suddetto fondo ed il Collegio dei revisori ad una specifica vigilanza.

Le spese legali e giudiziarie ammontano nel 2021 a 28.643 euro, cui si aggiungono quelle per liti e risarcimenti per euro 93.159.

3.4. Spesa del personale

Nelle tabelle che seguono sono indicate, nell’ordine, la spesa complessivamente impegnata per il personale e il Segretario generale, nonché il costo medio per qualifica e le somme a titolo di compenso premiale corrisposto nell’esercizio all’esame, raffrontate comparativamente con i dati rendicontati dell’esercizio precedente.

Tabella 4 - Spesa per il personale

	2020	2021	var. %
Emolumenti, indennità' e rimborsi al Segretario Generale	189.962	190.848	0,5
Indennità e rimborso spese per missioni al S.G. soggette a limite di spesa	4.413	2.635	-40,3
Emolumenti fissi al personale dipendente	4.882.565	5.030.087	3,0
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	1.063.720	1.210.014	13,8
Oneri derivanti da rinnovi contrattuali	0	0	0,0
Emolumenti variabili al personale dipendente	169.137	165.677	-2,0
Indennità e rimborso spese per missioni soggette a limite spesa	11.371	16.012	40,8
Indennità e rimborso spese per missioni non soggette a limite di spesa	9.631	5.192	-46,1
Altri oneri per il personale	89.455	56.112	-37,3
Spese per l'organizzazione di corsi per il personale*	28.421	54.895	93,1
Spese per il personale non dipendente	70.410	8.077	-88,5
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Autorità'	1.669.310	1.735.818	4,0
TOTALE ONERI PER IL PERSONALE DIPENDENTE	8.188.395	8.475.367	3,5

Fonte: elaborazione Corte conti su dati bilancio AdSP.

Tabella 5 - Costo medio del personale distinto per qualifica nel 2021

Descrizione	Segretario generale	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Emolumenti (al lordo oneri a carico dipendenti)	195.089	868.094	1.693.324	3.740.231	6.496.738
Oneri riflessi (a carico ente)	60.961	259.458	463.053	925.813	1.709.285
Accantonamento Tfr	16.201	54.129	159.665	302.114	532.109
Costi totali	272.251	1.181.681	2.316.042	4.968.158	8.738.132
Numero dipendenti	1	5	20,58	55	81,6
Costo medio	272.251	236.336	112.538	90.330	107.111

Fonte: dati AdSP

L'AdSP ha precisato che il costo medio si riferisce al personale in servizio al 31 dicembre 2021, cui si aggiunge 1 autista distaccato dal Tar, 1 stagista e per 7/12° 1 unità di personale di livello quadro B cessato al 31 luglio 2021.

Si sottolinea l'elevata entità del costo medio.

Tabella 6 - Importi erogati a titolo di premio nel 2021, posti a raffronto con il 2020

Descrizione	2020			2021			var. %
	Personale in servizio	Premi erogati	Importi	Personale in servizio	Premi erogati	Importi	
IMPIEGATI	56	56	221.750	54	54	292.152	31,7
QUADRI	18	18	126.299	20	21	186.949	48,0
DIRIGENTI	5	6*	150.000	5	6*	150.000	0,0
Totali	79	80	498.049	79	81	629.101	26,3
Segretario Generale	1	1	48.000	1	1	48.000	0,0
Totali	80	81	546.049	80	82	677.101	24,0

Fonte: dati AdSP

*di cui uno corrisposto al S.G. per un *interim*.

In merito ai premi corrisposti, l'AdSP ha precisato che, oltre alle differenze contrattualmente previste secondo il livello di appartenenza, il riconoscimento è avvenuto dopo la valutazione effettuata dall'OIV in base ai parametri fissati dalle "Linee guida del sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle *performance*", adottate dall'Ente stesso.

L'AdSP ha precisato inoltre che le somme corrisposte a titolo di premio al personale dipendente sono comprese nei costi della contrattazione decentrata e inserite nel relativo capitolo. Detti premi vengono erogati l'anno successivo previa relazione sul raggiungimento degli obiettivi e delle *performance* redatta dal Segretario generale e dall'Organismo interno di valutazione, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo n. 150 del 2009. La loro corretta contabilizzazione è riscontrata dal Collegio dei revisori nei controlli periodici dei mandati e reversali, che riguardano anche le somme corrisposte a titolo di premio al personale dipendente, oltre che annualmente in sede di riaccertamento dei residui, e sempre adempiendo all'obbligo di pubblicazione dei dati, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33. Inoltre, il dipendente collocato in pensione nel mese di luglio, benché non figuri tra le unità di personale al 31 dicembre 2021, ha riscosso il premio di propria competenza, in proporzione al periodo di effettivo servizio.

Per quanto attiene, infine, al recupero degli emolumenti indebitamente erogati in violazione dell'art. 9 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, al personale dipendente nelle due sedi delle sopresse AA.PP, l'Autorità ha comunicato l'avvenuta definizione del contenzioso pendente in Cassazione a favore dell'Autorità per cui, con decreto presidenziale n. 229 del 6 luglio 2022, sono state determinate le somme ancora da recuperare e le modalità di versamento notificate ai dipendenti interessati.

3.5. Contrattazione collettiva nazionale e decentrata

L'Autorità ha avviato fin dalla sua istituzione, nel luglio del 2017, un percorso per la creazione e razionalizzazione di una propria struttura organica unitaria, in luogo delle due distinte strutture facenti capo alle sopresse Autorità portuali di Cagliari e del Nord Sardegna che in essa si sono fuse. In questa direzione ha proceduto alla valutazione dei carichi di lavoro e dei processi decisionali, da rimodulare in coerenza con gli obiettivi strategici dell'Ente. Ha, altresì, dedicato attenzione alla omogeneizzazione della contrattazione integrativa, anche nell'ottica di garantirne la riconduzione al proprio innovato sistema di *performance*.

Si è così giunti all'approvazione, con delibera del Comitato di gestione n. 13 del 30 settembre 2021 all'accordo integrativo di secondo livello per il triennio 2021-2023 stipulato in data 21 luglio 2021.

Contestualmente sono stati definiti, in sede di contrattazione di secondo livello, alcuni istituti economici esistenti, quali ad es. superminimo e indennità di mensa, allo scopo di omogeneizzare i trattamenti economici goduti dal personale delle sopresse AA.PP.

L'Ente non aveva dato finora attuazione ai detti specifici istituti economici, stante la pendenza del contenzioso in atto innanzi ricordato circa il recupero degli emolumenti stipendiali indebitamente erogati in passato. Con la definizione del contenzioso è stato confermato il superminimo correlato a particolari incarichi, mentre alcune indennità sono rimaste fino al completamento della pianta organica.

Anche in relazione alla previsione, contenuta nella contrattazione decentrata, di possibile concessione di piccoli prestiti al personale dipendente nella misura di due mensilità, l'Ente, in linea con quanto affermato fin dal 2018, dal Collegio dei revisori, ha ritenuto non congruente con i fini istituzionali la possibilità di fruire di queste provvidenze da parte dei dipendenti. Ne ha confermato pertanto l'eliminazione.

La nuova proposta di contrattazione di secondo livello formulata dai dipendenti dell'AdSP per il triennio 2021-2023 ha per oggetto le seguenti misure accessorie:

- premio di risultato collegato al raggiungimento degli obiettivi ed erogato a tutto il personale;
- indennità per attività ispettive, di controllo e polivalenza orizzontale che sostituiscono la indennità di polivalenza prevista nella contrattazione decentrata 2018-2020, erogata agli impiegati dal 5[^] al 1[^] livello per compensare il disagio connesso all'utilizzo di autovetture per l'esercizio di funzioni di controllo nei cantieri, in banchina e nelle aree demaniali;
- superminimo erogabile ai quadri per attività particolari;
- fondo *welfare*, destinato a chi necessita di un contributo a carattere esistenziale e ricreativo e per spese dell'abitazione principale.

In data 13 gennaio 2022, a seguito dei rilievi formulati dal Collegio dei revisori e dal Mims sull'indennità di polivalenza orizzontale, è stato sottoscritto un accordo rettificativo della contrattazione aziendale di II livello 2021-2023, con cui la predetta indennità è stata abrogata e sostituita dall'indennità amministrativa, destinata al personale non "Quadro" assegnato all'Area di staff, alla Direzione amministrativa e alla Direzione pianificazione e sviluppo, che presta supporto alle altre direzioni, con svolgimento di controlli sulle procedure tecnico amministrative di pertinenza delle altre direzioni.

3.6. Trasparenza e valutazione della "performance amministrativa"

L'AdSP è assoggettata alle disposizioni contenute nella legge 6 novembre 2012 n. 190, come modificata dal decreto legislativo 25 maggio 2016, n. 97 ed è, pertanto, destinataria delle indicazioni del Piano nazionale anticorruzione (Pna), per le parti dedicate agli enti pubblici non economici.

Con decreto presidenziale n. 51 del 21 febbraio 2019 è stato nominato il Responsabile unico della prevenzione della corruzione e della trasparenza dell'AdSP, nella persona di un dirigente dell'Ente, incarico in precedenza attribuito al Segretario generale.

Il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza per il triennio 2021-2023 è stato approvato con decreto del 26 marzo 2021, n. 88.

Le Autorità di sistema portuale sono tenute a costituire l'Organismo indipendente di valutazione della *performance* amministrativa (OIV): con decreto n. 9 del 19 gennaio 2021 è stato costituito, a seguito di procedura selettiva pubblica, l'OIV composto da tre membri, per il triennio 2021-2023.

L'AdSP ha pubblicato sul proprio sito istituzionale i compensi attribuiti ai componenti di detto organo, nella misura di 8.000 euro lordi al presidente e di 6.000 euro per ciascuno degli altri due componenti.

Con delibera del Comitato di gestione n. 24 del dicembre 2021, è stato adottato l'aggiornamento del sistema di programmazione, misurazione e valutazione della *performance* per l'anno 2022, su parere positivo dell'OIV. Con decreto n. 82 del 2021 è stata approvata la relazione sulla *performance* 2020 e con decreto n.185 del 16 giugno 2021, aggiornato a luglio 2021, è stato approvato il piano della *performance* 2021, validato dall'OIV.

Risultano pubblicati sul sito istituzionale dell'AdSP, nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente," i referti pregressi (dal 2017) di questa Corte, ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 33 del 14 marzo 2013.

Va dato atto, infine, del decreto del Dipartimento funzione pubblica del 30 giugno 2022, n. 132, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 209 del 7 settembre 2022 contenente il regolamento che definisce, con operatività dal 1° luglio 2022, i contenuti e lo schema tipo del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO), nonché le modalità semplificate per gli enti con meno di 50 dipendenti. Introdotto dall'art. 6 del d. legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, il PIAO è un documento unico di programmazione e *governance* che sostituisce una serie di piani che finora le amministrazioni erano tenute a predisporre. Tra questi, i piani della *performance*, dei fabbisogni, del lavoro agile e dell'anticorruzione. L'obiettivo è la semplificazione dell'attività amministrativa e una maggiore qualità e trasparenza dei servizi pubblici.

In data 14 aprile 2022 il responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza ha inviato a tutti gli organi, al personale e agli *stakeholder* dell'Autorità una nota con la quale si è avviata una consultazione pubblica finalizzata ad acquisire proposte e osservazioni relativamente utili alla redazione del Piano integrato di attività e organizzazione P.I.A.O. 2022-2024. Si tratta di un'attività che coinvolge il Segretario generale e tutti i dirigenti coinvolti nei processi decisionali e dei relativi rischi.

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

L'AdSP organizza e programma la propria attività secondo gli indirizzi previsti dalla novellata legge n. 84 del 1994. Con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto "decreto Trasporti", convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 è stato modificato l'art. 5 della legge n. 84 del 1994, in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali.

In particolare, la novella citata semplifica e accelera l'attività programmatoria delle AdSP volta a definire l'assetto complessivo e la destinazione d'uso delle aree portuali, eliminando la prevista adozione del Piano regolatore di sistema portuale, inizialmente concepito come unitario strumento di sintesi delle linee strategiche di sviluppo di tutti i porti del sistema, e ora demandando al solo Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) il compito di individuare, per ciascun porto, gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario. I Piani regolatori portuali (PRP), concepiti come piani territoriali di rilevanza statale, restano di competenza esclusiva delle AdSP con riferimento alle sole aree portuali e retroportuali, residuando alle Autorità portuali mere funzioni consultive con riguardo alle aree di interazione porto-città, oltre alla necessità di una previa intesa con gli enti territoriali competenti ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti viari e ferroviari di ultimo miglio.

Infine, le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle Regioni, le aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

Presso l'AdSP del Mare di Sardegna è stata creata un'apposita direzione che si occupa delle linee strategiche e delle scelte tecniche da porre in essere nei sette scali di cui può avvalersi l'Autorità di sistema, struttura dirigenziale che a causa della crisi pandemica, nel 2020 non aveva avviato alcuna attività.

Nel 2021 sono state riattivate le attività propedeutiche, con la costituzione di un gruppo di lavoro che ha dato vita ad un primo documento di pianificazione strategica. È stato, altresì, conferito mediante la piattaforma *e-procurement* dell'Ente, ad un Centro universitario

specializzato l'incarico di predisporre il Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), ai sensi dell'articolo 36, comma 2, lett. a), del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50, . Nell'anno 2022 il Presidente dell'Autorità ha avviato una conferenza di servizi con i rappresentanti delle amministrazioni locali coinvolte al fine di modulare il DPSS con le indicazioni emerse nei vari incontri.

Sono rimasti, invece, invariati gli altri strumenti di programmazione e, in particolare, il Piano operativo triennale (Pot), soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate, sulla base del Documento di pianificazione strategica, le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle, sulla base delle risorse finanziarie disponibili e secondo un ordine di priorità che dà conto del diverso livello di interesse ed urgenza che l'Autorità assegna a ciascun intervento.

Il piano operativo triennale attualmente in vigore per il triennio 2021-2023, è stato approvato con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 14 gennaio 2021.

Parimenti invariato è l'ulteriore strumento di programmazione consistente nel Programma triennale delle opere pubbliche (Pto), che ai sensi dell'art. 21 del decreto legislativo n. 50 del 2016, ss.mm.i, si raccorda necessariamente con il documento di pianificazione.

Si espongono, di seguito, le risorse finanziarie previste per ciascun programma, con gli aggiornamenti secondo criteri di scorrimento annuale.

Tabella 7 - Programma triennale opere pubbliche dell'AdSP 2020-2022

Quadro risorse disponibili				
	2020	2021	2022	Importo totale
Importo interventi programmati	64.157.440	32.509.995	20.844.516	117.511.951

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati del programma triennale

Tabella 8 - Programma triennale opere pubbliche dell'AdSP 2022-2024

Quadro risorse disponibili				
	2022	2023	2024	Importo totale
Importo interventi programmati	66.088.892	113.104.512	145.689.156	324.882.560

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati del programma triennale

Dal confronto tra le due tabelle emergono differenze relative al 2022 che l'Ente attribuisce alla rimodulazione della programmazione in base agli impegni già assunti relativi alle singole annualità.

5. L'ATTIVITA'

5.1. Attività promozionale

L'attività promozionale ha subito un drastico ridimensionamento nell'esercizio in esame a causa della crisi pandemica per cui la partecipazione ad associazioni e a eventi fieristici riguardanti il traffico marittimo e portuale è avvenuta sempre *on line*, come pure la partecipazione alle fiere internazionali nel settore passeggeri e crocieristico *Italian cruise day* per euro 1.500 e per altro evento SRM contributo di euro 4.000. L'AdSP nel 2021 ha confermato l'adesione all'Assoporti italiana e all'Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo, versando un contributo rispettivamente di euro 91.901 e di euro 4.800.

5.2. Regolazione dei servizi di interesse generale e attività negoziale

Nelle tabelle seguenti viene indicato l'elenco dei servizi più rilevanti affidati nei porti ricompresi nella circoscrizione della AdSP. Nella redazione delle tabelle si è tenuto conto degli affidamenti in corso nell'esercizio di riferimento; sono state annotate le scadenze successive al 31 dicembre 2021 al fine dell'aggiornamento. Nei prossimi referti sarà dato conto del seguito degli affidamenti indicati in tabella come rapporti scaduti.

Pur tenendo conto della situazione emergenziale che ha caratterizzato gli esercizi 2020 e 2021 consentendo la proroga degli affidamenti scaduti e in scadenza, appare indispensabile, considerato che risultano numerosi contratti scaduti oggetto di proroga, un ritorno al pieno ossequio della normativa sui contratti pubblici, evitando il protrarsi di rapporti scaduti.

Tabella 9 - Servizi di interesse generale porto di Cagliari

Descrizione servizio	Procedura	Decorrenza	Scadenza
Servizi di illuminazione	Gara aperta Mepa	24/01/2019	23/01/2022
Servizio di pulizia e raccolta rifiuti nelle aree demaniali marittime del porto di Cagliari.	Aperta Aggiudicata con decreto del Presidente n. 252 del 28/07/2022	31/05/2021	30/11/21
Decreto proroga: decreto del Presidente n. 157 del 27.05.2021		1/08/2022	31/07/2025 (con opzione rinnovo 1 anno)
Concessione del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nel porto di Cagliari	Aperta	01.08.2016	31/08/2021
	Attualmente il servizio è svolto in regime di concorrenza da imprese iscritte al registro di cui all'art. 68 cod. nav. fino all'individuazione di nuovo contraente. (propedeutica alla gara l'approvazione del piano di gestione rifiuti dalle navi in fase di predispos. ai sensi d.lgs. n.197 del 2021		
Servizio idrico integrato e gestione della rete fognaria	Anche nel corso del 2021 i servizi sono stati svolti direttamente dall'AdSP, che sta concordando l'affidamento al Gestore Unico.		
Servizio di trasporto passeggeri imbarco/sbarco porto di Cagliari molo Sabaudo esterno - molo Rinascita	Aperta	01/07/2018	15/03/2022
	Il servizio è stato prorogato con decreto del presidente n.197 del 29/06/2021, fino al 15/03/2022, fino esaurimento monte ore non esaurite per riduzione traffici causa pandemia. Indetta gara con decreto Presidente n.248 del 20/07/2022, in fase conclusiva.		
Stazione marittima e accoglienza navi da crociera	Contratto quindicennale dal 28.12.2013		
Servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio verde dell'Ente	Aperta	14/06/2021	13/06/2024
Servizio di controllo degli impianti portuali	Aperta	24/09/2019	24/09/2022
Servizio di portierato nelle aree demaniali-presidio varco Porto Canale	Aggiudicata con decreto del Presidente n.136 del 19/04/2022	01/10/2022	31/03/2023
	In precedenza il servizio era stato affidato a nuovo contraente ai sensi dell'art.36, c.2, lett.a, d.lgs. n.50 del 2016 s.m.i., per mesi 14 dal 31/07/2021 a 30/09/2022		
Servizio di pulizia degli immobili	Aperta	01/10/2021	30/09/2024
	Il servizio è stato svolto dal 12/12/20 al 30/9/2021 con affidamento diretto e successiva proroga tecnica.		
Manut. ordinaria e straord. Sistema di videosorveglianza e teleallarme	Aperta	02/07/2017	15/09/2026
Servizio di portierato nelle aree demaniali escluse quelle sensibili	Aperta	01/10/2022	31/03/2023
	Nelle more della procedura aperta per l'affidamento pluriennale il servizio era stato prorogato di mesi 6 con scadenza 31/01/2022		

Fonte: dati forniti dall'AdSP

Tabella 10 - Servizi di interesse generale nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

Descrizione servizio	Procedura	Decorrenza	Scadenza
Servizio di gestione e manutenzione illuminazione dei porti del nord Sardegna	Piattaforma elettronica dell'ente (ai sensi art.36, c.2 lettera b) del d.lgs. n. 50 del 2016)	22/07/2020	21/05/2021
		22/07/2021	21/07/2022
		Nota: nelle more della conclusione delle procedure di gara l'AdSP ha proceduto ad affidamenti diretti e/o modifiche contrattuali al fine di assicurare la continuità del servizio.	
Servizi di facility management per immobili ad uso ufficio	Convenzione Consip	01/08/2014	01/08/2021
	Proroga ai sensi dell'art.57, c.5, lett.a) di 293 giorni	02/08/2021	19/05/2022
		Nota: la proroga si è resa necessaria nelle more di aggiudicazione della gara tramite Consip, a cui l'AdSP intende aderire.	
Concessione del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti nelle aree demaniali e banchine	Procedura aperta (ai sensi art.60 del d.lgs. n.50 del 2016)	01/11/2019	31/01/2020
		19/02/2020	19/08/2020
	Nota: nelle more della conclusione delle procedure di gara e di un ricorso al Tar, l'AdSP ha proceduto ad affidamenti diretti e/o modifiche contrattuali al fine di assicurare la continuità del servizio.		
	Procedura aperta su piattaforma elettronica AdSP (ai sensi artt.60 e 129 del d.lgs. n.50 del 2016)	17/01/2021	16/01/2024
		Il servizio ha durata di 3 anni, con opzione di prosecuzione di ulteriori tre.	
Servizio di raccolta rifiuti conferiti dalle navi	Nelle more del nuovo piano rifiuti e dell'indizione della gara per l'individuazione del concessionario, dal febbraio 2018 all'attualità il servizio è svolto in regime di concorrenza da imprese iscritte al registro di cui all'art.68 cod. nav. fino all'individuazione di nuovo contraente.		
Servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio verde nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres.	Procedura aperta (ai sensi artt.60 e 129 del d.lgs. n.50 del 2016)	09/07/2019	09/07/2022 (con opzione di prosecuzione di ulteriori tre anni)
Servizio di manutenzione dei cancelli e sbarre automatiche	Procedura su piattaforma elettronica dell'ente (ai sensi art.36, c.2, lett.a) del d.lgs. n.50 del 2016 e art.1 d.l. n. 76 del 2020)	01/02/2021	31/03/2023

(continua)

(segue)

Tabella 10 - Servizi di interesse generale nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

Descrizione servizio	Procedura	Decorrenza	Scadenza
Servizio di pulizia locali a uso comune della stazione marittima Olbia	Procedura su piattaforma elettronica dell'ente (manifestazione di interesse e procedura negoziata)	01/05/2020	28/02/2021
		Nota: Dall'1/3/2021 al 30/05/2021 c'è stata una proroga tecnica di tre mesi, seguita da 1 affidamento diretto fino al 31/08/2021, al fine di permettere la conclusione della gara per l'affidamento del servizio per 2 anni.	
	Piattaforma elettronica, affidamento diretto (ai sensi art.36, c.2, lett.a) del d.lgs. n.50 del 2016) in attesa esito ricorso al Tar	01/09/2021	28/02/2022
	Procedura aperta (ai sensi art.60 e art.95, c.3, lett.b del d.lgs. n.50 del 2016)	01/03/2022	28/02/2024
Servizio di manutenzione ordinaria impianti immobili stazione marittima di Olbia	Piattaforma elettronica dell'ente (manifestazione di interesse e procedura negoziata)	01/04/2020	30/09/2021
	Procedura aperta (ai sensi art.60 e art.95, c.3, lett.b del d.lgs. n.50 del 2016) per la durata di 24 mesi	01/10/2021	30/09/2023
Servizio di security per le aree portuali	Procedura ristretta sopra soglia comunitaria preceduta da pre-qualifica	20/04/18	15/10/21
		Dal 20 aprile al 15 ottobre 2021 c'è stata una proroga tecnica, in attesa nuova gara avviata in data 11 agosto 2021	
Stazione marittima servizio ai passeggeri			
Primo lotto (instradamento veicoli)	Procedura aperta telematica di importo superiore alla soglia comunitaria nei settori speciali art.114 e ss. d.lgs. n. 50 del 2016.	28/07/2020	27/07/2022
Secondo lotto (bus navetta)		25/03/2021	24/03/2023
Terzo lotto: (Informazioni)		27/08/2020	26/08/2022

Fonte: AdSP

Per quanto riguarda l'attività negoziale riguardante l'acquisizione di beni e servizi strumentali, si espone di seguito una tabella che riassume i principali contratti conclusi nel 2021 dall'AdSP e le modalità di affidamento, con la specificazione dell'utilizzo delle procedure centralizzate

tramite Consip o Mepa; l'Ente dichiara di essersi dotato di una piattaforma telematica *e-procurement* per la gestione di tutte le procedure di affidamento.

Tabella 11 - Attività negoziale e tipologia di affidamento

Modalità di affidamento utilizzata	Numero contratti	DI CUI			Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	Spesa sostenuta nell'esercizio in esame
		Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa		
Procedure aperte (art. 60)	31			31	36.534.289	18.397.702
Procedure ristrette (art.61)	1			1	21.384	3.208
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art.63)	32			32	391.453	201.419
Affidamento diretto (art.36 c.2 lett.a)	491	7		484	4.172.217	2.467.857
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2 lett.a)	35			35	1.551.055	980.323
Affidamento in amministrazione diretta (art.36, c.2, lett.a) e b)	35			35	550.927	224.629
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art.36, c.2, lett.b),c),c bis e d)	18			18	8.263.780	5.808.895
Procedura negoziata previa pubblicazione del bando (art.36, c.9)	22			22	237.287	168.561
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art.3, c.1, lett. c)	10	3		7	7.277.176	4.803.483
Totale complessivo	675	10	0	665	58.999.568	33.056.077

Fonte: AdSP

L'AdSP ha dichiarato di avere effettuato gli acquisti di beni e servizi con sistemi telematici di negoziazione nel rispetto degli obblighi di legge.

In particolare, come risulta dalla tabella che precede, n. 31 contratti sono stati affidati con procedura aperta, per un importo di 36,5 milioni, pari al 62 per cento del totale; gli affidamenti diretti sono stati n. 491, per un importo di 4,2 milioni, cui si aggiungono n. 35 contratti, con affidamenti diretti previo confronto di più offerte economiche; le procedure negoziate previa

consultazione di più operatori economici sono 18, per circa 8,3 milioni. Si sottolinea che ben 665 procedure su 675 sono state svolte extra Consip e Mepa. Soltanto n. 10 contratti sono stati affidati attraverso convenzioni Consip, accordi quadro e ricorso al mercato elettronico.

Questa Corte intende precisare che anche per i contratti di modesto importo e al di sotto della soglia comunitaria- nella specie peraltro di valore complessivamente rilevante - è necessario che l'Ente tenga conto dei principi di carattere generale indicati nel Codice dei contratti pubblici (ora decreto legislativo n. 36 del 2023)(ovvero: economicità, efficacia, tempestività, correttezza, libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità, pubblicità), nonché rispetti il principio di rotazione, in modo da assicurare l'effettiva possibilità di partecipazione delle micro, piccole e medie imprese.

5.3. Manutenzione ordinaria e straordinaria e grandi opere di infrastrutturazione

Nel periodo in esame l'AdSP ha impegnato per opere di manutenzione ordinaria riferite ad interventi negli uffici e nelle parti comuni la complessiva somma di euro 1.847.838 (euro 1.676.636 nel 2020); gli interventi di manutenzione straordinaria hanno richiesto l'impegno per euro 8.495.446 (euro 25.420.768 nel 2020)

L'AdSP ha dichiarato di non aver percepito somme a titolo di fondo perequativo, ad eccezione degli impegni assunti per spese di manutenzione straordinaria delle parti comuni dei porti del nord Sardegna finanziati in tal modo in esercizi pregressi.

Per ciò che concerne le grandi opere di infrastrutturazione, che, come precisato dall'art. 5, comma 9 della legge n. 84 del 1994, riguardano "*le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee di difesa, le darsene, bacini e banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali*", si riportano nella successiva tabella quelle principali, le relative fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento a febbraio 2023. Come è agevole verificare dalla tabella, numerose opere risultano in uno stato iniziale, nonostante i cospicui finanziamenti assegnati e la programmazione adottata.

Tabella 12 - Opere infrastrutturali AdSP del Mare di Sardegna aggiornata a giugno 2023

OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE										
Descrizione intervento	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazioni e lavori	Data inizio lavori	Data fine lavori (contratto)	Tipo di gara	Costo lav aggiudicati	Perizie di variante o suppletive	Costo totale lavori	Stato av. lavori	Collaudo
PORTO DI CAGLIARI										
Lavori di realizzazione del distretto della cantieristica da realizzarsi nell'avamposto est del Porto Canale – 2° lotto funzionale: opere a mare	D.M n.353 del 13/08/2020	28/10/2020	I Lavori sono iniziati in data 09.12.2021. Sono già stati emessi n. 12 stati di avanzamento lavori per un importo pari a euro 21.570.137,50, corrispondente ad una percentuale pari al 97,815 euro . in data 29.05.2023 è stata certificata l'ultimazione dei lavori al 25.05.2023. è in corso di predisposizione lo stato finale dei lavori e sono in corso le operazioni di collaudo.	25.05.2023	procedura aperta (appalto integrato)	19.929.045,39	1.979.206,61	21.908.252,00	97.815%	In corso
Infrastrutturazione aree G1W e G2W del Porto Canale	D.M. n.353 del 13/08/2020	/	<i>[bando di gara per l'appalto dei lavori pubblicato in data 23.03.2023. Sono in corso i lavori della Commissione di gara]</i>	/	<i>/ procedura aperta (appalto integrato)</i>	/	/	/	/	/
Prolungamento della banchina sul lato nord-est del Porto Canale	Fondi AdSP Mare di Sardegna	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Banchinamento per navi Ro Ro del Porto Canale	d.l. n..59 del 2021 - Fondi complementari del PNRR	/	<i>[bando di gara per l'appalto dei lavori pubblicato in data 08.05.2023. Sono in corso i lavori della Commissione di gara]</i>	/	<i>/ procedura aperta (appalto integrato)</i>	/	/	/	/	/
PORTO TORRES										

(segue)

Realizzazione dei lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente Porto Torres	l. n. 208 del 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse e	31/12/2014	Trattandosi di appalto integrato si è reso necessario acquisire autorizzazioni di natura ambientale. È stata fatta una consegna parziale dei lavori in data 11.12.2018. Si stanno ottenendo le verifiche di ottemperanza al Decreto VIA 35 del 2018, attualmente mancano le autorizzazioni delle prescrizioni A2, A3 e A7, documentazione trasmessa agli Enti di controllo nel mese di marzo 2023. Attualmente si è completato il trapianto della posidonia, si stanno realizzando i dissuasori da posizionare a protezione della posidonia presso il Parco dell'Asinara e si sta avviando il servizio di catalogazione dei reperti archeologici, servizio richiesto dal MiBACT nella prescrizione A4. Si è in attesa del rinnovo del Decreto VIA alla firma del Ministero dei Beni culturali, istanza presentata nel mese di gennaio 2023. I lavori dovrebbero iniziare con l'ottenimento della proroga del Decreto VIA.	26.02.2025	Procedura ristretta ai sensi dell'art.168 d.lgs. n.163 del 2006	euro 29.536.397,16	/	/	/
Realizzazione dello scalo di alaggio e varo con gru delle imbarcazioni all'interno del polo nautico del nord-ovest della Sardegna	D.G.R. n. 30/15 del 20.06.2017, D.G.R. n. 55/25 del 13.12.2017 - FSC 2014/2020 Patto per lo sviluppo della Regione Sardegna. Approvazione Convenzione e assunzione impegno di spesa della somma di euro 1.350.000,00. Capitolo SC07.0045 - C.d.R. 00.08.01.04 - Codifica PCF .2.03.01.01.000 - Bilancio ADSP		Con Decreto del Presidente n. 436 del 25 novembre 2022 sono stati aggiudicati i lavori. In data 20.12.2022 con verbale di consegna parziale dei lavori agli atti al prot. 31760 del 20.12.2022 sono stati consegnati i lavori. In data 30.05.2023 è stato stipulato il contratto con rep. n. 3221 in data 30.05.2023.	230 giorni	Procedura aperta	euro 3.998.524,87	/	euro 3.998.524,87	/

Porto di Porto Torres. - Darsena Servizi 2° lotto	AdSP Mare di Sardegna		Affidata progettazione preliminare – definitiva - esecutiva con Decreto n 112/2022. Preliminare consegnato in data 23.11.2022 con nota prot. 28815. Affidata verifica del progetto con Decreto 372/2022. Consegna del report di verifica del preliminare in data 12.12.2022 con prot. 30632. Trasmissione del report per controdeduzioni, al professionista con nota prot. 3901/2023. Si è in attesa di approvazione del piano di caratterizzazione da parte dell'ARPA.	/	/	/	/	/	/	/
Manutenzione, escavi e dragaggi dei fondali del porto commerciale di Porto T.	AdSP Mare di Sardegna		AFFIDATA PROGETTAZIONE DEFINITIVA con Decreto n 81/2022. La progettazione definitiva è in fase di esecuzione. Il servizio è stato consegnato in data 15.03.2022 con verbale di consegna di pari data. Progettazione sospesa in attesa che venga approvato un adeguamento Tecnico Funzionale per autorizzare, presso il porto industriale, la realizzazione di una vasca di colmata in cui depositare il materiale di dragaggio.	/	/	/	/	/	/	/
Progettazione definitiva ed esecutiva per la riqualificazione, manutenzione, completamento e trasformazione del fabbricato denominato "Mercato Ittico" in un centro servizi per il porto di Porto Torres	AdSP Mare di Sardegna		Aggiudicazione appalto efficace in data 16 febbraio 2023. Contratto stipulato in data 23.03.2023 con rep. N. 3215. Consegna parziale dei lavori in data 03.03.2023.	/	/	/	/	/	/	/

(segue)

Fonte: AdSP

5.4 Operazioni, servizi portuali ed altre attività industriali e commerciali svolte nell'ambito portuale.

Tra le funzioni che il legislatore assegna all'AdSP, assume particolare rilievo la gestione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione: tali beni possono essere dati in concessione ai privati in applicazione dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994 (concessioni di aree e banchine) e dell'articolo 36 del cod. nav. (concessione di beni demaniali). Sono vietate le proroghe o i rinnovi automatici, in quanto non si sostanziano in nuove procedure di affidamento ispirate ai principi di trasparenza e concorrenza.

Nell'esercizio 2020, peraltro, la normativa emergenziale ha ammesso in via eccezionale queste forme di proroghe automatiche. Come anticipato nella parte normativa, infatti, il decreto-legge n. 34 del 2020, all'art.199, commi 2 e 3, ha previsto la proroga di due anni della durata delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro portuale temporaneo, la proroga di 12 mesi della durata delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali rilasciate ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 84 del 1994, la proroga di 12 mesi delle concessioni rilasciate ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della medesima legge, delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, nonché di quelle per il servizio di rimorchio, rilasciate ai sensi dell'articolo 101 del codice della navigazione.

Porto di Cagliari

Dal sito *web* dell'AdSP, a cui rimanda la relazione annuale dell'Ente, risultano rilasciate le seguenti autorizzazioni:

- n. 6 per l'esercizio delle operazioni portuali;
- n. 6 per ognuna categoria di servizi portuali previsti nel Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali dell'ex A.P. di Cagliari, approvato con decreto presidenziale n. 237 del 2009.

Le imprese autorizzate a svolgere operazioni portuali di durata pluriennale nel porto di Cagliari sono 6, di cui 1 titolare di concessione ex art.18 della legge n. 84 del 1994, e quelle autorizzate a svolgere servizi portuali sono 5; per una di esse l'autorizzazione è stata rilasciata nel corso del 2020. Per un'impresa autorizzata a svolgere operazioni e servizi portuali è stata avviata la procedura di revoca.

Porti di Oristano, Portoscuso e Portovesme

Con decreto n. 14 del 22 gennaio 2019 è stato determinato, sentita la Commissione consultiva locale, il numero massimo di autorizzazioni per operazioni e servizi portuali nel porto di Oristano, nel numero rispettivamente di cinque per conto terzi ed in numero illimitato in conto proprio e di due per ogni categoria di servizi portuali ex art. 2 dell'ordinanza n. 2/2002, emessa dall'Autorità marittima di Oristano.

Al 31 dicembre 2021 risultavano 3 imprese autorizzate ex art. 16 all'esercizio di operazioni portuali e 2 imprese autorizzate all'esercizio di servizi portuali.

Con decreto n. 27 del 5 febbraio 2019 è stato determinato, sentita la Commissione consultiva locale, il numero massimo di autorizzazioni per operazioni e servizi portuali nel porto di Portovesme, nel numero rispettivamente di 4 per operazioni per conto terzi ed in conto proprio, concessionarie ex art. 18 della legge n. 84 del 1994, 4 non concessionarie e di 8 per i servizi portuali di cui all'ordinanza n. 40/2015 dell'Ufficio circondariale marittimo di Portoscuso.

Al 31 dicembre 2021 risultavano quattro imprese autorizzate ad operazioni e servizi portuali ex art. 16 della legge n. 84 del 1994, di cui una concessa nel corso del 2020.

Porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

Per quanto riguarda i porti di Olbia/Golfo Aranci e Porto Torres, le autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e di servizi portuali, ai sensi degli art.16 e 18 della legge n. 84 del 1994, sono 4 e 3 per Olbia/Golfo Aranci e 3 e 2 per Porto Torres, nel numero massimo di 5 e 3 imprese per ciascuno degli ambiti portuali predetti.

Porto di Santa Teresa

Sono state rilasciate due autorizzazioni ex art.16 della legge n. 84 del 1994, a svolgere operazioni portuali della durata di 1 anno nel porto di Santa Teresa di Gallura.

5.5 Lavoro portuale temporaneo

L'individuazione dell'impresa chiamata a somministrare il lavoro portuale temporaneo, nei porti *de quibus*, è stata affidata ad un'Agenzia appositamente costituita in via sperimentale: l'attività di tale Agenzia è descritta nel paragrafo dedicato alle partecipazioni.

Il Piano dell'organico dei lavoratori dei porti di competenza dell'AdSP, relativo al triennio 2022 - 2024, è stato adottato con delibera n. 25 del 20 dicembre 2021, dietro parere favorevole della Commissione consultiva locale e dell'Organismo di partenariato.

5.6 Traffico portuale

La tabella seguente mostra i dati del traffico complessivo dell'AdSP del mare di Sardegna, nell'esercizio 2021 raffrontati con quelli dell'esercizio 2020.

Tabella 13 - Traffico merci e passeggeri complessivo

Descrizione	2020	2021	var. %
MERCI			
Solide	4.169.147	4.425.995	6,2
Liquide	22.603.280	25.724.727	13,8
Merci in colli	11.573.117	13.874.687	19,9
Totale merci movimentate	38.345.544	44.025.409	14,8
(in tonnellate)			
Numero container in TEU	68.406	109.653	60,3
TRAFFICO PASSEGGERI			
(unità)			
di linea	3.456.925	4.767.812	37,9
Croceristi	6.908	63.111	813,6
TOTALE PASSEGGERI	3.463.833	4.830.923	39,5

Fonte: dati AdSP

Come emerge dalla tabella, l'AdSP del Mare di Sardegna ha movimentato 44 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 14,8 per cento rispetto ai 38,3 milioni del 2020. Il 58,4 per cento delle merci è costituita da merci liquide, quasi interamente movimentate dal porto di Cagliari. Il tonnellaggio relativo al trasporto delle merci solide registra una crescita del 6,2 per cento rispetto al 2020, mentre le merci in colli mostrano un incremento del 19,9 per cento.

Il numero di *container* movimentati dal solo porto di Cagliari, mostra un aumento del 60,3 per cento, passando da 68.406 a 109.653 TEU⁵.

⁵ L'unità equivalente a venti piedi o TEU (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*), è la misura standard di volume nel trasporto dei container, e corrisponde a circa 40 metri cubi totali.

Le tabelle che seguono mostrano i dati di traffico merci e passeggeri del 2021 disaggregati con riguardo ai singoli porti del sistema, posti a raffronto con quelli del 2020.

Tabella 14 - Traffico merci per singoli porti* nel 2020

2020	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	ORISTANO	PORTOVESME	TOTALE	var. %
MERCI								
Solide	945.676	78.260	0	1.226.428	1.003.131	915.652	4.169.147	1,7
Liquide	21.701.411	0	0	357.532	353.317	191.020	22.603.280	-18,9
Merci in colli	4.738.370	5.436.016	115.712	1.283.019	0		11.573.117	-18,9
Totale merci movimentate (in tonnellate)	27.385.457	5.514.276	115.712	2.866.979	1.356.448	1.106.672	38.345.544	-17,1
Numero container in TEU							68.406	-54,8

Fonte: dati AdSP

*Il porto di Santa Teresa di Gallura non ha registrato nel 2020 traffico merci.

Tabella 15 - Traffico merci per singoli porti nel 2021

2021	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	ORISTANO	PORTOVESME	S.TERESA	TOTALE	var. %
MERCI									
Solide	774.480	119.867	0	1.035.858	1.379.387	1.116.403	0	4.425.995	6,2
Liquide	24.853.365	0	0	376.542	318.454	176.366	0	25.724.727	13,8
Merci in colli	5.594.513	6.699.144	108.574	1.395.494	0	0	76.962	13.874.687	19,9
Totale merci movimentate (in tonnellate)	31.222.358	6.819.011	108.574	2.807.894	1.697.841	1.292.769	76.962	44.025.409	14,8
Numero container in TEU	109.653	0	0	0	0	0	0	109.653	60,3

Fonte: dati AdSP

Come risulta dalle suesposte tabelle, la maggior parte dei porti del sistema hanno registrato, rispetto al 2020 massimamente impattato dalle conseguenze del Covid, significativi incrementi di merci movimentate, ad eccezione dei porti di Golfo Aranci e Porto Torres, che mostrano un decremento.

Tabella 16 - Traffico passeggeri per singoli porti (unità) nel 2020

2020	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	SANTA TERESA DI GALLURA	PORTOVESME	TOTALE	var. %
di linea	133.736	1.855.830	439.571	535.637	56.946	435.205	3.456.925	-43,6
Croceristi	6.908	0	0	0	0	0	6.908	-98,5
TOTALE PASSEGGERI	140.644	1.855.830	439.571	535.637	56.946	435.205	3.463.833	-47,4

Fonte: dati AdSP

Tabella 17 - Traffico passeggeri per singoli porti (unità) nel 2021

2021	CAGLIARI	OLBIA	GOLFO ARANCI	PORTO TORRES	PORTOVESME	S.TERESA	TOTALE	var. %
(unità)								
di linea	165.821	2.544.762	534.556	838.168	570.578	113.927	4.767.812	37,9
Croceristi	57.199	5.740	0	172	0	0	63.111	813,6
TOTALE PASSEGGERI	223.020	2.550.502	534.556	838.340	570.578	113.927	4.830.923	39,5

Fonte: dati AdSP

*Il porto di Oristano non ha registrato traffico passeggeri nel 2020 e 2021

Come risulta dalle tabelle, relativamente al settore passeggeri, si evidenzia un incremento del 39,5 per cento, imputabile soprattutto al traffico di linea che è passato da 3.456.925 a 4.767.812 unità (+37,9 per cento). L'incremento ha riguardato tutti i porti del sistema ma, in particolare il porto di Olbia che ha superato i 2,5 milioni di passeggeri. Anche il traffico crocieristico mostra una ripresa, pur rimanendo su numeri esigui rispetto al 2019, in cui aveva registrato 457 mila unità.

5.7 Gestione del demanio marittimo e portuale

Come già rappresentato nella parte del quadro normativo del presente referto, l'articolo 5 della legge 5 agosto 2022, n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021), ha recentemente modificato l'art. 18 della legge n. 84 del 1994, introducendo il principio dell'evidenza pubblica nell'affidamento delle concessioni delle aree demaniali, facendo salvi, peraltro, i rapporti allo stato vigenti. L'applicazione della citata disposizione è stata subordinata alla emanazione, entro 90 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento legislativo, di uno specifico decreto applicativo da parte dell'Autorità vigilante, di concerto con il Mef.

Con decreto del Mit, di concerto con il Mef, del 28 dicembre 2022, n. 202, è stato emanato il regolamento suindicato, entrato in vigore il 15 gennaio 2023 e avente ad oggetto: "Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine."

La normativa regolamentare recepisce l'esperienza formatasi nel settore delle concessioni con l'enunciazione dei principi e delle regole generali di provenienza comunitaria, secondo l'interpretazione fornita dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), dalla Corte costituzionale e dalla giurisprudenza amministrativa.

Nelle delibere dell'ART si prevedeva, tra l'altro, che le concessioni fossero affidate tempestivamente con procedura di selezione ad evidenza pubblica, avviata d'ufficio o su istanza di parte, previa pubblicazione di avviso, con modalità tali da consentire un'effettiva ed ampia conoscibilità agli operatori interessati, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione, proporzionalità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica. Venivano predeterminati, tra l'altro, i criteri di selezione delle domande, con le relative ponderazioni, quali pesi e punteggi degli elementi tecnici ed economici, che valorizzavano in particolare i piani di investimento ed i tempi di realizzazione degli stessi, gli obiettivi da conseguire e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni.

La Corte costituzionale (sentenze n. 1 del 2019 e 176 del 2018) aveva sottolineato che *"i criteri e le modalità di affidamento delle concessioni su beni del demanio marittimo devono essere stabiliti nell'osservanza dei principi della libera concorrenza e della libertà di stabilimento, previsti dalla normativa comunitaria e nazionale"* e che *"durate eccessive stimolano gestioni inefficienti"*.

Si riportano in nota alcune delle disposizioni più importanti del nuovo regolamento sulle concessioni demaniali.⁶

Le Autorità di sistema portuale devono adeguare i propri regolamenti alle disposizioni del regolamento ministeriale entro dodici mesi dalla data della sua entrata in vigore. Decorso detto termine, non sono applicabili le disposizioni dei regolamenti in contrasto o comunque non compatibili con detto regolamento.

A decorrere dal 1° gennaio 2020 è entrato in vigore il regolamento concessioni e canoni dell'AdSP del Mare di Sardegna, approvato con la delibera del Comitato di gestione n. 30 del 20 dicembre 2018 e modificato e integrato con la successiva delibera n. 17 del 30 novembre 2020. L'AdSP ha specificato che per i nuovi rilasci e per i "rinnovi" è previsto un bando (se l'iniziativa è della AdSP) o la pubblicazione dell'istanza di parte per eventuali domande in concorrenza e/o osservazioni da parte di terzi.

Non sono state riscontrate particolari situazioni di morosità, ma, a seguito della crisi ingenerata dalla pandemia, sono state chieste e, in molti casi ottenute, la rateizzazione del canone e/o la

⁶ L'autorità concedente provvede, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a seguito di istanza di parte e previa valutazione della stessa, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, al rilascio delle concessioni demaniali che, in base ai vigenti strumenti di pianificazione in ambito portuale e di programmazione dei traffici, sono destinate allo svolgimento delle operazioni portuali, in coerenza con le indicazioni degli strumenti di pianificazione strategica del settore. L'autorità provvede, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 18 del regolamento della navigazione marittima e secondo le modalità stabilite dal regolamento, alla pubblicazione del bando nel caso di procedimento avviato d'ufficio, che deve contenere un elenco tassativo di informazioni, nonché i parametri di valutazione delle domande, o alla pubblicazione di un avviso pubblico nel caso di procedimento avviato a seguito di istanza di parte, nel quale si dà contezza della presentazione dell'istanza medesima.

Le domande per il rilascio della concessione demaniale possono essere presentate da imprese in possesso dell'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 ovvero che abbiano contestualmente presentato istanza di rilascio di detta autorizzazione, nonché dei necessari requisiti di capacità professionale, tecnica, organizzativa ed economico-finanziaria, attinenti e proporzionati all'oggetto della concessione.

Il bando o l'avviso è pubblicato sul sito internet dell'autorità concedente, sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sull'albo pretorio on-line del comune ove è situato il bene demaniale oggetto di affidamento in concessione, per almeno trenta giorni, nonché, per le concessioni demaniali di durata superiore a dieci anni, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea.

Ciascuna Autorità di sistema portuale deve individuare con proprio regolamento i criteri per la definizione dei canoni demaniali da applicare nei singoli porti dalla stessa amministrati, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti e agli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti, annualmente rivalutati sulla base degli indici Istat. I canoni demaniali sono costituiti da:

a) una componente fissa, stabilita tenendo conto:

- 1) dell'ubicazione, dell'estensione e delle condizioni, ivi compreso il livello di infrastrutturazione esistente, dell'area oggetto di concessione;
- 2) dei limiti e dei vantaggi nell'utilizzo della concessione derivanti dalle caratteristiche dell'area di cui al punto 1);
- 3) dell'entità degli investimenti proposti dal concessionario in relazione alla realizzazione di infrastrutture portuali nell'area ovvero all'ammmodernamento di quelle esistenti;

b) una componente variabile, stabilita mediante l'applicazione al piano economico-finanziario del concessionario di indicatori del livello di efficienza produttiva, energetica e ambientale dell'attività, nonché della qualità dei servizi offerti anche in termini di promozione e di sviluppo dell'intermodalità; tale componente è suscettibile di aggiornamento periodico.

dilazione del pagamento, con l'applicazione dei relativi interessi, specie per quelle di rilevante importo.

Per quanto riguarda la determinazione dei canoni demaniali, l'Ente dichiara che gli stessi sono stati regolarmente aggiornati in base all'indice Istat, che viene comunicato annualmente con apposito decreto del Mims e che per il 2021 era negativo (-1,85 per cento).

Si illustrano nella successiva tabella le entrate accertate per canoni demaniali nel 2021 nella circoscrizione territoriale della AdSP, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti, le riscossioni ed i canoni da riscuotere con la relativa percentuale sugli accertamenti, poste a raffronto con l'esercizio precedente.

Tabella 18 - Entrate per canoni

Esercizio	Canoni accertati a)	Entrate correnti b)	incidenza% a/b	Canoni riscossi c)	incidenza% c/a	Canoni residui d)	incidenza% d/a
2020	11.581.715	47.129.848	25	7.823.038	68	3.758.677	32
2021	10.261.222	50.283.302	20	9.276.693	90	984.529	10

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Dalla tabella emerge una diminuzione degli importi dei canoni accertati rispetto all'esercizio precedente, sia in termini assoluti che di incidenza percentuale sulle entrate correnti, che passa dal 25 al 20 per cento. L'importo delle riscossioni invece ammonta a 9,3 milioni con un'incidenza percentuale sui canoni accertati, del 90 per cento.

Secondo quanto precisato dall'AdSP, la riduzione dei canoni demaniali accertati nel 2021 è stata causata dalla intervenuta scadenza al 31 dicembre 2019 della concessione demaniale della Stazione marittima di Olbia Isola bianca, cui nel 2020 era stato addebitato il canone mobile sui traffici del 2019 e alla decadenza al 30 giugno 2021 delle concessioni rilasciate al Porto Canale di Cagliari ad una società terminalista.

Con riferimento alla normativa emergenziale, l'AdSP ha precisato che nel corso del 2021 non è stata avviata nessuna procedura di cui all' art. 199, comma 1, lett. b) del decreto-legge n. 34 del 2020.

Per quanto riguarda l'art.199, c.1, lett. a), sono state accolte due richieste di riduzione del canone, a fronte delle 6 pervenute nel biennio 2020 - 2021, con una riduzione del 77,19 per cento nel 2020 (euro 35.262) e del 5,57 per cento nel 2021 (per euro 2.446).

6. I RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il rendiconto 2021 è stato deliberato dal Comitato di gestione in data 28 aprile 2022 ed approvato dal Ministero vigilante in data 19 luglio 2022, acquisito il parere favorevole del Mef del 5 luglio 2022. Quest'ultimo ha richiamato la raccomandazione espressa da questa Corte nel referto dell'esercizio precedente: "Questa Corte, vista l'ingente liquidità e il considerevole avanzo di amministrazione, rappresenta l'esigenza di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili." Il Mims ha inoltre osservato che la citata osservazione "risulta ancora più rilevante alla luce delle variazioni in aumento sia dell'avanzo di amministrazione, sia del fondo cassa nel rendiconto 2021, rispetto al rendiconto 2020 (+8 per cento e +51 per cento)."

Il Collegio dei revisori ha dato atto che il rendiconto dell'esercizio 2021 è stato redatto in conformità al vigente regolamento di amministrazione e contabilità.

Al rendiconto è allegata una tabella di classificazione della spesa per missioni istituzionali e programmi, ai sensi del d.p.c.m. 12 dicembre 2012.

Sono, altresì, allegati il prospetto di tempestività dei pagamenti, di cui all'art.8 del decreto-legge n. 66 del 2014, che evidenzia un anticipo nei pagamenti pari a 31,63 giorni, rispetto alle date di scadenza delle fatture e la tabella di raccordo tra lo schema di rendiconto finanziario gestionale e le voci del piano dei conti integrato previsto dal d.p.r. 4 ottobre 2013 n. 132, in tema di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Amministrazioni pubbliche. L'Ente ha provveduto alla pubblicazione di detti indicatori nella sezione "Amministrazione trasparente" del proprio sito istituzionale.

6.1. Dati significativi della gestione

Si antepone all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, una tabella che espone i saldi contabili più significativi, emergenti dai documenti esaminati relativi all'esercizio 2021.

Tabella 19 - Principali saldi contabili della gestione

DESCRIZIONE	2020	2021
a) Avanzo/disav. finanziario	-10.138.351	178.445.549
saldo corrente	22.391.101	22.376.466
saldo in c/capitale	- 32.529.452	156.069.083
b) Avanzo di amministrazione	356.480.801	536.694.828
c)Avanzo economico	16.729.267	12.646.288
d)Patrimonio netto	382.296.511	394.942.798

Fonte: Corte dei conti su dati AdSP.

La gestione si è chiusa con un avanzo finanziario di 178,4 milioni, a fronte del disavanzo dell'esercizio precedente, pari a 10,1 milioni, derivante dalla somma dei saldi entrambi positivi delle poste in conto capitale, pari a 156,1 milioni, e delle poste correnti, pari a 22,4 milioni.

Ciò ha determinato un ingente incremento dell'avanzo di amministrazione, passato da 356,5 a 536,7 milioni, di cui 445,7 milioni vincolati e 91 milioni disponibili.

Come detto, tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti, come evidenziato anche dalla notevole diminuzione nel 2021 degli impegni assunti in parte capitale.

L'avanzo economico ammonta a 12,6 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 394,9 milioni.

6.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate

La successiva tabella espone le entrate e le uscite del rendiconto finanziario 2021, raffrontate con quelle dell'esercizio precedente.

Tabella 20 - Andamento delle entrate e delle uscite

	2020	2021	var. %
<u>ENTRATE</u>			
Correnti	47.129.848	50.283.302	6,7
In conto capitale	48.646.768	171.148.769	251,8
Per partite di giro	5.729.938	7.753.266	35,3
Totale entrate	101.506.554	229.185.337	125,8
<u>SPESE</u>			
Correnti	24.738.747	27.906.836	12,8
In conto capitale	81.176.220	15.079.686	-81,4
Per partite di giro	5.729.938	7.753.266	35,3
Totale spese	111.644.905	50.739.788	-54,6
Av/dis. di competenza	-10.138.351	178.445.549	

Fonte: rendiconto finanziario

Le entrate complessive sono più che raddoppiate e ammontano a 229,2 milioni, di cui il 74,3 per cento sono poste in conto capitale.

Le uscite sono complessivamente pari a 50,7 milioni, dimezzate rispetto al 2020, per effetto della contrazione delle poste in conto capitale.

Le partite di giro ammontano a circa 7,8 milioni e si riferiscono, quanto alle poste maggiori, alle ritenute erariali ed ai versamenti per IVA.

Si determina pertanto un avanzo finanziario di 178,4 milioni, a fronte del disavanzo di 10,1 milioni dell'esercizio precedente.

Le successive tabelle evidenziano, con maggiore dettaglio e secondo la classificazione del rendiconto decisionale di cui al d.p.r. 27 febbraio 2003, n. 97, come recepita dall'Ente, le poste ora commentate.

Tabella 21 - Rendiconto finanziario - entrate

	2020	2021	var. %
ENTRATE CORRENTI			
Entrate derivanti da trasferimenti correnti			
Trasferimenti da Stato	1.094.959	42.090	-96,2
Totale entrate da trasferimenti correnti	1.094.959	42.090	-96,2
Entrate diverse			
Entrate Tributarie	21.891.662	23.007.219	5,1
Entrate da vendita beni e servizi	11.963.121	16.283.364	36,1
Redditi e proventi patrimoniali	11.654.167	10.322.279	-11,4
Poste correttive e compensative uscite correnti	525.939	627.550	19,3
Entrate non classificabili in altre voci	0	800	100,0
Totale entrate diverse	46.034.889	50.241.212	9,1
TOTALE ENTRATE CORRENTI	47.129.848	50.283.302	6,7
ENTRATE IN C/ CAPITALE			
Entrate da alien.ne beni patrimoniali e riscoss.ne di crediti	0	0	0,0
Entrate derivanti da trasferimenti(c/capitale)			
Trasferimenti dallo Stato	46.922.557	170.355.967	263,1
Trasferimenti dalle Regioni	1.441.000	0	-100,0
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	52.000	0	-100,0
Trasferimenti da Comuni e Province	51.642	0	-100,0
Totale entrate da trasferimenti (c/capitale)	48.467.199	170.355.967	251,5
Entrate derivanti da accensione di prestiti			
Assunzione di mutui	0	0	-
Assunzione di altri debiti finanziari	179.569	792.802	341,5
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	48.646.768	171.148.769	251,8
PARTITE DI GIRO	5.729.938	7.753.266	35,3
TOTALE GENERALE DELLE ENTRATE	101.506.554	229.185.337	125,8

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Tabella 22 - Rendiconto finanziario - uscite

	2020	2021	var. %
USCITE CORRENTI			
Funzionamento			
Uscite per gli organi dell'Ente	382.207	379.681	-0,7
Oneri per il personale in attività di servizio	8.188.396	8.475.367	3,5
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	973.584	794.050	-18,4
Totale uscite di funzionamento	9.544.187	9.649.098	1,1
Interventi diversi			
Uscite per prestazioni istituzionali	13.393.086	16.804.454	25,5
Oneri finanziari	8.738	137	-98,4
Oneri tributari	570.039	600.516	5,3
Poste correttive e compensative di entrate correnti	483.020	171.538	-64,5
Uscite non classificabili in altre voci	156.785	93.231	-40,5
Totale uscite per interventi diversi	14.611.668	17.669.876	20,9
Trattamenti quiescenza integrativi e sostitutivi			
Accantonamento al trattamento di fine rapporto	42.353	47.323	11,7
Versamenti al bilancio dello Stato	540.539	540.539	0,0
TOTALE USCITE CORRENTI	24.738.747	27.906.836	12,8
USCITE IN CONTO CAPITALE			
Investimenti			
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari ed investimenti	79.518.813	10.562.640	-86,7
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	1.387.750	3.496.020	151,9
Indennità di anzianità e similari al personale	90.087	228.224	153,3
Totale	80.996.650	14.286.884	-82,4
Oneri comuni			
Estinzione debiti diversi	179.570	792.802	341,5
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	81.176.220	15.079.686	-81,4
PARTITE DI GIRO	5.729.938	7.753.266	35,3
TOTALE GENERALE USCITE	111.644.905	50.739.788	-54,6
AV./DIS.	-10.138.351	178.445.549	

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Le entrate per trasferimenti correnti ammontano a 42.090 euro e coincidono con i trasferimenti dallo Stato, attribuiti all'AdSP con decreto direttoriale n.495 del 13 dicembre 2021 "Fondo per la rimozione delle navi abbandonate e dei relitti, di cui all'art.1, c.728 e 730 della legge n. 178 del 30 dicembre 2020." Le entrate diverse mostrano un incremento del 9,1 per cento, passando da 46 a 50,2 milioni. Le entrate tributarie, costituite da risorse provenienti dal gettito delle tasse portuali e di ancoraggio, costituiscono il 45,7 per cento delle entrate correnti ed ammontano a 23 milioni, con un incremento del 5,1 per cento rispetto al 2020.

Nella tabella che segue sono evidenziati gli importi delle tasse portuali e di ancoraggio distinte per i porti di competenza.

Tabella 23 -Tasse portuali e di ancoraggio disaggregate

PORTI	2020		2021		var. % Tasse portuali	var. % Tasse ancoraggio
	Tasse portuali	Tasse ancoraggio	Tasse portuali	Tasse ancoraggio		
CAGLIARI	13.555.126	4.418.420	14.396.680	5.662.687	6,2	28,2
ORISTANO	1.024.333	387.088	1.087.645	295.046	6,2	-23,8
PORTOVESME	718.828	229.702	43	0	-100,0	-100,0
PORTI NORD SARDEGNA	1.025.419	532.746	1.041.606	523.511	1,6	-1,7
TOTALI	16.323.706	5.567.956	16.525.974	6.481.244	1,2	16,4

Fonte: nota integrativa

I dati esposti mostrano una crescita complessiva delle entrate per tasse portuali e di ancoraggio con riferimento al porto di Cagliari, in cui sono confluiti anche i dati dello scalo di Portovesme, a causa della chiusura della locale sezione operativa territoriale doganale. Secondo le notizie riportate in nota integrativa, l'accresciuta movimentazione delle navi nel porto di Cagliari ha assorbito la flessione delle tasse di ancoraggio degli altri porti della circoscrizione portuale, in particolare di quello di Oristano. Complessivamente si è registrato un aumento dell'1,2 per cento delle tasse portuali e del 16,4 per cento di quelle di ancoraggio.

Le entrate per vendita di beni e prestazioni di servizi, riferibili ai proventi del traffico dei veicoli (c.d. *ro-ro*⁷), ai servizi del traffico passeggeri, a quelli di *security*, e a quelli derivanti dall'occupazione e utilizzo di magazzini ed aree portuali e dalle autorizzazioni alle imprese portuali di cui all' art. 16 della legge n. 84 del 1994 e all'art.68 cod. nav., ammontano a 16,3 milioni, con un incremento del 36,1 per cento rispetto agli 11,9 milioni del 2020.

Le poste più rilevanti sono costituite dai proventi per traffico passeggeri, pari a circa 9,9 milioni, ai proventi *security* per euro 5,3 milioni, nonché a quelli inerenti al traffico ro-ro, di euro 647.939.

⁷ *Roll-on/roll-off* (anche detto Ro-Ro ovvero a caricazione orizzontale o rotabile), è il termine inglese per indicare una nave-traghetto vera e propria, progettata e costruita per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni.

Gli accertamenti relativi alla voce redditi e proventi patrimoniali, di cui la componente maggiore è quella relativa ai canoni di concessione delle aree demaniali, evidenziano una flessione dell'11,4 per cento, passando da 11,7 milioni del 2020 a 10,3 milioni del 2021. Tale flessione è stata attribuita dall'Ente alla decadenza al 30 giugno 2021 delle concessioni rilasciate ad una società terminalista del porto canale di Cagliari ed alla cessazione nel 2019 della concessione ad un'altra società della Stazione marittima di Olbia, cui nel 2020 era stato addebitato il canone mobile sui traffici del 2019.

Le entrate in conto capitale sono state accertate per complessivi 171,1 milioni, con un ingente incremento rispetto all'importo di 48,5 milioni del 2020. I trasferimenti dello Stato ammontano a 170,4 milioni, riferiti quasi interamente al finanziamento degli interventi previsti dal Pnrr, di cui si è trattato al capitolo 1. L'ulteriore finanziamento statale di euro 175.967, si riferisce all'art.18 bis della legge n. 84 del 1994 - Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, ripartito con d.m. n. 226 del 31 maggio 2021. Risultano azzerati i trasferimenti dalla regione e da altri enti.

L'assunzione di altri debiti finanziari per complessivi euro 792.802, si riferisce ai depositi cauzionali.

Sul versante delle uscite si osserva che le spese per prestazioni istituzionali, che costituiscono la voce di spesa più rilevante di parte corrente, crescono del 25,5 per cento, raggiungendo l'ammontare di 16,8 milioni, pari al 60,2 per cento del totale di uscite correnti. Alla categoria in argomento appartengono le spese ordinarie connesse al funzionamento del sistema portuale, alla sicurezza del porto e allo svolgimento dei compiti istituzionali dell'Ente.

Le spese per gli organi registrano una lieve diminuzione dello 0,7 per cento e ammontano a 379.681 euro; gli oneri per il personale, che ammontano a circa 8,5 milioni, si incrementano del 3,5 per cento e rappresentano il 30,3 per cento delle uscite correnti, mentre le spese per beni e servizi ammontano a 794.050 euro, con una diminuzione del 18,4 per cento rispetto al 2020.

L'accantonamento al Tfr riguarda la quota annuale versata alla previdenza integrativa per i dipendenti che vi hanno aderito ed ammonta ad euro 47.323.

Il Collegio dei revisori ha attestato di aver verificato il rispetto dei limiti di spesa imposti dalla vigente normativa e l'avvenuto versamento al Bilancio dello Stato degli importi derivanti dalle norme di contenimento della spesa pubblica, nei termini prescritti. L'importo versato dall'AdSP ammonta a euro 540.539, aumentato del 10 per cento rispetto al 2018. Gli oneri

tributari, per complessivi euro 600.516 si riferiscono per gli importi maggiori all'Irap per euro 556.778 e all'Imu per l'immobile di proprietà dell'Ente per euro 31.548.

Le uscite non classificabili in altre voci, pari a euro 93.232 euro, riguardano principalmente la voce "spese per liti, arbitraggi, risarcimenti e accessori."

Le uscite in conto capitale ammontano a 15,1 milioni, con un'ingente contrazione rispetto agli 81,2 milioni dell'esercizio precedente. Si riferiscono per 10,6 milioni alla costruzione di opere portuali e soprattutto alla manutenzione straordinaria delle parti comuni portuali; per 3,5 milioni alle immobilizzazioni cosiddette "tecniche⁸" e per 228.224 euro all'indennità di fine servizio.

6.3. Situazione amministrativa e andamento dei residui

La situazione amministrativa al 31 dicembre 2021 espone un avanzo di 536,7 milioni, in notevole incremento rispetto ai 356,5 milioni del 2020, di cui risultano disponibili 91 milioni.

I dati relativi alla situazione amministrativa e all'andamento dei residui sono contenuti nelle tabelle che seguono. Il Collegio dei revisori ha dato atto che l'Ente ne ha effettuato la ricognizione, verificando la sussistenza dei titoli giuridici del credito e del debito, nonché l'esigibilità dei crediti e l'onorabilità dei debiti. Tuttavia, nel verbale dell'ispezione ministeriale si ribadisce la necessità di effettuare una più puntuale e reale ricognizione dei residui passivi e attivi specialmente per quelli più vetusti.

La parte vincolata dell'avanzo, pari a 445,7 milioni è destinata per 431 milioni alla realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di competenza, (elencate dettagliatamente nell'allegato alla situazione amministrativa), per 3,6 milioni al Tfr e per 11,1 milioni al fondo rischi ed oneri.

⁸ Si tratta di attrezzature e macchinari, in prevalenza apparecchiature di *security*.

Tabella 24 - Situazione amministrativa

	2020	2021	var. %
Consistenza cassa inizio esercizio	361.738.993	373.454.323	3
Riscossioni			
In c/ competenza	42.998.569	80.413.009	87
In c/ residui	8.499.735	8.939.324	5
Totale	51.498.304	89.352.333	74
Pagamenti			
In c/ competenza	31.093.674	34.633.845	11
In c/ residui	8.689.301	25.280.920	191
Totale	39.782.975	59.914.765	51
Consistenza cassa fine esercizio	373.454.323	402.891.891	8
Residui Attivi			
Residui attivi esercizi precedenti	46.010.135	94.909.152	106
Residui attivi d'esercizio	58.507.985	148.772.328	154
Totale	104.518.120	243.681.480	133
Residui Passivi			
Residui passivi esercizi precedenti	40.940.411	93.772.600	129
Residui passivi d'esercizio	80.551.231	16.105.943	-80
Totale	121.491.642	109.878.543	-10
Avanzo di amministrazione	356.480.801	536.694.828	51
Parte vincolata			
al Tfr	3.246.028	3.573.475	10
al Fondo rischi ed oneri:	4.509.359	11.064.937	145
a) Fondo svalutazione crediti	91.934	73.403	-20
b) Fondo rischi	4.417.424	10.991.534	149
Per opere e altri vincoli	244.679.122	431.042.567	76
Totale parte vincolata	252.434.509	445.680.979	77
Parte disponibile	104.046.292	91.013.849	-13

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su Bilancio AdSP

La gestione dei residui, distinti per capitolo ed anno di formazione, è riepilogata negli elenchi allegati al rendiconto ed è stata oggetto di riaccertamento alla data del 31 dicembre 2021.

La situazione complessivamente rilevabile dalle verifiche per l'accertamento dei debiti e dei crediti nel periodo in esame è risultata essere la seguente.

Tabella 25 - Gestione residui attivi e passivi

ENTRATE	CORRENTI	IN C/CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2020	13.666.173	38.248.578	2.604.659	54.519.410
Riscossioni nell'anno	7.519.870	186.876	792.989	8.499.735
Variazioni	-9.205	0	-334	-9.539
Rimasti da riscuotere	6.137.098	38.061.702	1.811.336	46.010.136
Residui dell'esercizio	10.202.850	47.741.199	563.935	58.507.984
Totale residui al 31/12/2020	16.339.948	85.802.901	2.375.271	104.518.120
Residui all'1/1/2021	16.339.948	85.802.901	2.375.271	104.518.120
Riscossioni nell'anno	6.854.797	950.228	1.134.299	8.939.324
Variazioni	-151.800	-510.282	-7.562	-669.644
Rimasti da riscuotere	9.333.351	84.342.391	1.233.410	94.909.152
Residui dell'esercizio	3.878.060	143.451.639	1.442.629	148.772.328
Totale residui al 31/12/2021	13.211.411	227.794.030	2.676.039	243.681.480
USCITE	CORRENTI	IN C/CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
Residui all'1/1/2020	6.901.511	44.878.668	589.029	52.369.208
Pagamenti nell'anno	3.590.630	4.621.208	477.463	8.689.301
Variazioni	-115.862	-2.622.230	-1404	-2.739.496
Rimasti da pagare	3.195.019	37.635.230	110.162	40.940.411
Residui dell'esercizio	4.834.777	75.179.416	537.038	80.551.231
Totale residui al 31/12/2020	8.029.796	112.814.646	647.200	121.491.642
Residui all'1/1/2021	8.029.796	112.814.646	647.200	121.491.642
Pagamenti nell'anno	4.506.649	20.241.071	533.200	25.280.920
Variazioni	-204.866	-2.225.362	-7894	-2.438.122
Rimasti da pagare	3.318.281	90.348.213	106.106	93.772.600
Residui dell'esercizio	6.339.646	8.842.448	923.849	16.105.943
Totale residui al 31/12/2021	9.657.927	99.190.661	1.029.955	109.878.543

Fonte: rendiconto

Il totale complessivo dei residui attivi ammonta a 243,7 milioni, di cui il 93,4 per cento afferiscono a poste in conto capitale; il totale complessivo dei residui passivi ammonta a 109,9 milioni, di cui il 90,3 per cento in conto capitale.

Come risulta dalla tabella, sono stati stralciati e portati in diminuzione residui attivi per euro 669.644, perlopiù di parte capitale, e residui passivi per 2,4 milioni, di cui 2,2 milioni in conto capitale, per economie di spesa in sede di esecuzione delle opere o affidamento dei servizi.

I residui attivi e passivi dell'esercizio ammontano rispettivamente a 148,8 milioni, di cui 143,5 milioni di parte capitale e a 16,1 milioni di cui poco più della metà in conto capitale.

Considerata l'entità rilevante dei residui e la permanenza di quelli vetusti, che influenzano in misura rilevante i risultati di bilancio, questa Corte invita nuovamente l'Autorità ad una

maggior attenzione ai principi contabili che regolano gli accertamenti e gli impegni e, per quanto riguarda i residui degli anni precedenti, a valutarne costantemente l'attualità ed esigibilità al fine del loro mantenimento nelle scritture contabili.

6.4. Conto economico

L'esercizio in esame chiude con un avanzo economico di 12,7 milioni, determinato dal saldo positivo tra valore e costi della produzione, pari a 13,3 milioni, cui si somma il saldo positivo delle partite finanziarie pari a euro 25.257, detratte le rettifiche di valore che ammontano a 115.000 e le imposte per euro 557.284. Il decremento del saldo della gestione caratteristica rispetto all'esercizio precedente (- 22,8 per cento), è stato determinato dal notevole incremento dei costi della produzione (22,6 per cento), compensato solo in parte dall'incremento del valore della produzione (+6,7).

Concorrono a determinare il valore della produzione le entrate tributarie, pari a 23 milioni, incrementate del 5,1 per cento rispetto all'esercizio precedente e i proventi per beni e servizi, (traffico passeggeri, *ro.ro.*, proventi aree e magazzini) aumentati del 36,8 per cento, mentre i redditi e proventi patrimoniali mostrano un decremento del 16,2 per cento. Le ragioni di tali andamenti sono state illustrate in sede di commento al rendiconto finanziario.

Con riferimento ai costi della produzione, pari a 39,2 milioni, l'incidenza maggiore è costituita dai costi per servizi, che passano da 14,7 a 17,6 milioni, con un incremento del 20,1 per cento, seguiti dai costi del personale, pari a 9 milioni, dagli accantonamenti al fondo rischi, raddoppiati nell'esercizio e dagli ammortamenti, (+13,9 per cento). Si registra una svalutazione delle partecipazioni per euro 115.000, della società partecipata Zona Franca di Cagliari s.c.p.a.. La gestione finanziaria chiude con un saldo positivo di 25.257 euro, costituiti da interessi attivi su dilazioni autorizzate e maturati sul conto corrente fruttifero dell'AdSP presso la Banca d'Italia, detratti gli oneri per i servizi di tesoreria.

Nella tabella seguente sono evidenziate le poste del conto economico 2021, raffrontate con quelle dell'esercizio precedente.

Tabella 26 - Conto economico

A) VALORE DELLA PRODUZIONE	2020	2021	var. %
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	11.793.106	16.133.576	36,8
Altri ricavi e proventi	37.403.269	36.357.463	-2,8
a) Contributi in conto esercizio	2.858.859	2.550.700	-10,8
b) Entrate tributarie	21.891.662	23.007.219	5,1
c) Redditi e proventi patrimoniali	11.750.377	9.846.902	-16,2
d) Ricavi e proventi diversi	902.371	952.642	5,6
Totale valore della produzione (A)	49.196.375	52.491.039	6,7
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	83.442	72.521	-13,1
Per servizi	14.663.319	17.604.969	20,1
Per godimento beni di terzi	101.677	76.169	-25,1
Per gli organi dell'Ente	382.207	379.681	-0,7
Per il personale	8.614.507	9.047.242	5,0
Ammortamenti e svalutazioni	4.100.996	4.670.835	13,9
Versamenti al bilancio dello Stato	540.539	540.539	0,0
Accantonamenti	3.290.868	6.600.509	100,6
Oneri diversi di gestione	197.290	205.259	4,0
Totale costi della produzione (B)	31.974.845	39.197.724	22,6
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A - B)	17.221.530	13.293.315	-22,8
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Altri proventi finanziari	48.361	25.394	-47,5
Interessi e altri oneri finanziari	8.738	137	-98,4
Totale proventi ed oneri finanziari (C)	39.623	25.257	-36,3
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	-115.000	-100,0
Risultato prima delle imposte	17.261.153	13.203.572	-23,5
Imposte dell'esercizio	531.886	557.284	4,8
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	16.729.267	12.646.288	-24,4

Fonte: rendiconto AdSP

6.5. Lo stato patrimoniale

Nel 2021 il valore del patrimonio netto si è incrementato in misura pari all'utile di esercizio, passando dai 382,3 milioni del 2020 a 394,9 milioni del 2021.

Con riferimento all'attivo dello stato patrimoniale, le immobilizzazioni sono aumentate del 92 per cento e ammontano a 341,5 milioni rispetto ai 178,1 milioni del 2020, per effetto soprattutto dell'incremento delle immobilizzazioni finanziarie passate da 85,9 a 227,8 milioni. Queste ultime comprendono crediti per finanziamenti pubblici, di cui 204 milioni sono finanziamenti dello Stato di cui al d.m. n. 353 del 13 agosto 2020, per la realizzazione delle opere di infrastrutturazione primaria dell'avamposto del Porto Canale e al d.m. n. 330 del 13 agosto 2021, a valere sui fondi Pnrr - Pnc; euro 22,8 milioni si riferiscono a finanziamenti della Regione per opere in prevalenza nei porti del Nord Sardegna; le somme rimanenti a contributi di altri enti pubblici e inerenti a progetti europei. Le immobilizzazioni finanziarie comprendono anche euro 33.000 di partecipazioni societarie, di cui si darà conto nel paragrafo seguente.

Le immobilizzazioni immateriali, per euro 27,3 milioni, (+49 per cento rispetto al 2020), si riferiscono alle uscite per le manutenzioni straordinarie realizzate nell'area portuale, nonché ad altri costi immateriali, al netto dei relativi fondi di ammortamento.

Le immobilizzazioni materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, sono pari a 86,4 milioni, con un aumento del 17 per cento rispetto all'esercizio precedente, per lo più riconducibile alla voce "terreni e fabbricati" (per 76,6 milioni), impianti e macchinari (per 3,1 milioni) ed alla voce "immobilizzazioni in corso" (per 6,2 milioni circa).

L'attivo circolante ammonta a 419,2 milioni, in crescita rispetto ai 392,6 milioni dell'esercizio precedente, ed è costituito dai crediti per 16,4 milioni e dalle disponibilità liquide presso la tesoreria della Banca d'Italia, che ammontano a 402,9 milioni.

Questa Corte, vista l'ingente liquidità e il considerevole avanzo di amministrazione contabilizzati a fine esercizio, rappresenta nuovamente l'esigenza di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili.

Il totale delle attività ammonta a 761,7 milioni, con un incremento del 33 per cento rispetto ai 571,8 milioni del 2020.

Per quanto riguarda le passività, il debito complessivo ammonta a circa 206 milioni, con un incremento del 193 per cento rispetto ai 70,4 milioni del 2020, di cui 190,2 milioni verso lo Stato, per il finanziamento di opere in corso di realizzazione.

Il “fondo per rischi ed oneri” ammonta a 11,9 milioni, più che raddoppiato rispetto ai circa 5,3 milioni del 2020. Secondo quanto riportato in nota integrativa, il fondo predetto è riferito per quasi 11 milioni ai contenziosi in corso, per riserve contrattuali presentate da imprese appaltatrici; per il restante importo si riferisce al “fondo di dubbia esigibilità clienti falliti”, al “fondo amministrazione welfare aziendale,” al “fondo svalutazione crediti per occupazioni abusive,” nonché ai fondi per rischi e oneri diversi. L’AdSP ha evidenziato di aver dato seguito alla raccomandazione espressa da questa Corte nel referto sull’esercizio 2019, di accantonare somme in misura congrua a copertura delle vertenze giudiziarie, stante gli importi rilevanti dei contenziosi pendenti.

Ha precisato inoltre che, oltre al fondo rischi dello stato patrimoniale, è vincolato tra le voci della situazione amministrativa al 31 dicembre 2021 il fondo contenziosi della cessata Autorità portuale di Olbia, per complessivi euro 10 milioni.

L’importo iscritto a titolo di tfr, pari a 3,6 milioni, secondo quanto riportato in nota integrativa, rispecchia il debito dell’Ente nei confronti del personale dipendente al 31 dicembre 2021, con relativa rivalutazione del pregresso maturato.

I risconti passivi contabilizzati per 145,3 milioni, afferiscono principalmente a progetti in corso nei porti del nord Sardegna, rinviati all’esercizio successivo in base a criteri di competenza economica e temporale.

I conti d’ordine iscritti all’attivo e passivo dello stato patrimoniale, ammontano complessivamente a 627,1 milioni⁹, di cui 431 milioni di fondi vincolati sull’avanzo di amministrazione, inerenti ai vari interventi, inseriti negli strumenti programmatori, da realizzarsi nei porti dell’AdSP, per i quali non si è ancora perfezionata la relativa obbligazione giuridica.

Nella tabella che segue sono riportate le voci dell’attivo e del passivo dello stato patrimoniale.

⁹ Nei suddetti conti sono affluiti gli impegni assunti verso terzi per la realizzazione di opere portuali pari a euro 93.649.283, gli interventi effettuati sui beni demaniali e patrimoniali dello Stato a fronte dei contributi in conto impianti; il valore dei beni dello Stato in uso e/o gestione, per complessivi euro 102.369.068, ed infine le partite vincolate sull’avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2021, inerenti i vari interventi, inseriti negli strumenti programmatori, da realizzarsi nei porti rientranti nella circoscrizione della AdSP del Mare di Sardegna, per complessivi euro 431.042.567, a fronte dei quali non si è ancora perfezionata la relativa obbligazione giuridicamente vincolante

Tabella 27 - Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2020	2021	var. %
A) CREDITI VERSO LO STATO			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
Immobilizzazioni immateriali	18.342.955	27.294.943	49
Immobilizzazioni materiali	73.852.992	86.433.172	17
Immobilizzazioni finanziarie	85.915.607	227.791.736	165
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	178.111.554	341.519.851	92
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
Rimanenze	0	0	0
Crediti	19.161.903	16.352.665	-15
Disponibilità liquide	373.454.323	402.891.891	8
Totale attivo circolante	392.616.226	419.244.556	7
D) RATEI E RISCONTI			
1) Ratei attivi	8.982	6.166	-31
2) Risconti attivi	1.055.219	979.348	-7
Totale ratei e risconti (D)	1.064.201	985.514	-7
TOTALE ATTIVITA' (A+B+C+D)	571.791.981	761.749.921	33
CONTI D'ORDINE	455.021.139	627.060.918	38
sistema degli impegni	107.972.949	93.649.283	-13
beni demaniali e patrimoniali dello Stato	102.369.068	102.369.068	0
vincoli avanzo di amministrazione	244.679.122	431.042.567	76
PASSIVITA'	2020	2021	var. %
A) PATRIMONIO NETTO			
Fondo di dotazione	1.136.689	1.136.689	0
Av. Disav. Economico portati a nuovo	364.430.555	381.159.821	5
Avanzo economico dell'esercizio	16.729.267	12.646.288	-24
Totale Patrimonio netto (A)	382.296.511	394.942.798	3
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
3) per altri rischi ed oneri futuri	5.288.106	11.928.148	126
Totale Fondi rischi ed oneri futuri (B)	5.288.106	11.928.148	126
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	3.246.028	3.573.475	10
D) DEBITI			
debiti verso fornitori	2.230.163	3.779.246	69
debiti v/terzi per prestazioni ricevute (ft. da ricevere)	3.723.240	3.195.530	-14
debiti tributari	458.430	485.238	6
debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	285.152	314.903	10
debiti verso lo Stato e altri soggetti pubblici	57.236.258	190.206.258	232
debiti diversi	6.449.758	8.016.460	24
Totale Debiti	70.383.001	205.997.635	193
E) RATEI E RISCONTI			
1) Ratei passivi	0	0	
2) Risconti passivi	110.578.335	145.307.865	31
Totale ratei e risconti	110.578.335	145.307.865	31
TOTALE PASSIVO E NETTO (A+B+C+D+E)	571.791.981	761.749.921	33
CONTI D'ORDINE	455.021.139	627.060.918	38
sistema degli impegni	107.972.949	93.649.283	-13
beni demaniali e patrimoniali dello Stato	102.369.068	102.369.068	0
vincoli avanzo di amministrazione	244.679.122	431.042.567	76

Fonte Rendiconto AdSP

6.6. Partecipazioni

L'AdSP possiede quote di partecipazioni in società costituite a fronte di espressa previsione legislativa¹⁰ per un totale di euro 53.000,00 di cui:

- euro 20.000 per la partecipazione al 100 per cento del capitale della società K.A.L.Por.T s.r.l., (costituita nel 2022);
- euro 25.000 per la partecipazione al 50 per cento del capitale sociale della società "Cagliari Zona franca" s.c.r.l.;
- euro 8.000 per la partecipazione al 16 per cento del capitale dell'Agenzia per il lavoro portuale temporaneo (A.L.P.S. s.r.l.).

Con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 3 marzo 2022, l'AdSP ha approvato l'atto costitutivo e lo statuto della società K.A.L.Por.T, interamente partecipata con un capitale di euro 20.000, come già detto. Oggetto della società è la riqualificazione del personale e l'avviamento dei lavoratori portuali delle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 84 del 1994 operanti nel settore del *transshipment*, ai sensi della legge n. 234 del 2021.

Il Piano di revisione delle società partecipate al 31 dicembre 2021, è stato emanato con decreto n. 481 del 29 dicembre 2022, regolarmente trasmesso a questa Sezione, e pubblicato sul sito *web* dell'Autorità. Le due società esistenti alla data suindicata sono state ritenute necessarie per il raggiungimento dei fini istituzionali dell'Ente.

In particolare, per quanto concerne la società Cagliari zona franca, si era registrato un avvio negativo con perdite determinate da costi di esercizio conseguite dall'inizio dell'attività.

Nel giugno del 2021, l'assemblea dei soci ha nominato l'amministratore unico per gli adempimenti propedeutici all'elaborazione del nuovo piano industriale.

Nel corso del 2021 la Società ha registrato una perdita di esercizio pari a euro 30.889,00, coperta con le riserve disponibili. Il 22 dicembre 2022, la Società, ai sensi dell'art. 14. c. 2 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica - TUSP), ha esaminato il Piano di ristrutturazione e sviluppo proposto dall'Amministratore unico.

¹⁰La società Kalport s.r.l. è stata costituita ai sensi dell'art.1, c.997 e 998 della legge n. 334 del 2021; la società "Cagliari Zona franca" s.c.r.l. è stata istituita ai sensi del d.p.c.m. 7 giugno 2001, attuativo del d.lgs. 10 marzo 1998, n. 75; Alps s.r.l. è stata istituita ai sensi dell' art.17, c.5 della legge n. 84 del 1994.

Tuttavia, l'AdSP ha ritenuto di avviare un percorso volto al riconoscimento della qualifica di *in house* della società stessa. La situazione sarà oggetto di specifico monitoraggio nei prossimi referti.

L'ispezione ministeriale ha messo in luce la mancata previsione da parte dell'Ente di uno specifico accantonamento a fondo perdite società partecipate, relativamente alla partecipazione nella Cagliari *Free Zone*.

In ordine, invece, all'Agenzia per il lavoro portuale temporaneo, la durata della società è stata prorogata di ulteriori 36 mesi rispetto alla precedente scadenza prevista dalla legge n. 77 del 2020 al 31 dicembre 2022. La nuova scadenza della società è stata fissata per il 31 dicembre 2025, nella considerazione che ALPS è l'unico soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo portuale nella circoscrizione dell'Ente.

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 è significativamente intervenuto sulla previgente legislazione portuale, modificando gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani con l'istituzione delle Autorità di sistema portuale, nuovi enti pubblici non economici destinati a sostituire le Autorità portuali preesistenti, anch'essi dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

In tale contesto normativo si colloca la nascita dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, comprendente i porti di Cagliari e Olbia Golfo Aranci- porti sede delle sopresse Autorità portuali- e i nuovi porti di Foxi-Sarroch, Porto Torres, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale) e Arbatax.

Molteplici sono state e continuano ad essere le misure di sostegno al settore portuale, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da "Covid-19," che hanno avuto impatto soprattutto sulla gestione 2020. La normativa contenuta nel Pnrr ha riservato contribuzioni economiche e altre disposizioni di particolare favore nei confronti delle AdSP che, soltanto nel 2021, si sono concretizzate in provvedimenti dell'Ente e dell'Amministrazione vigilante (Mims).

All'AdSP del Mare di Sardegna fanno capo nove progetti, per un importo di 180,2 milioni, a carico dei fondi Pnrr-Pnc. Sette progetti riguardano la realizzazione di infrastrutture per il *cold ironing* e sono interamente finanziati dal Pnrr, mentre 1 progetto riguarda la realizzazione dei banchinamenti del nuovo *terminal ro - ro* presso il Porto canale di Cagliari ed è finanziato anche da altre fonti. Un ulteriore progetto riguarda la realizzazione della strada di collegamento del *terminal ro - ro* nell'avamposto ovest del Porto Canale con lo svincolo viario esistente sulla SS 195 e ripristino della ex SS 195, finanziato con i fondi Pnrr ZES.

L'AdSP ha dichiarato di aver realizzato gli obiettivi del 2021 e del 2022 di tutti i progetti, ad eccezione di quelli relativi al nuovo *terminal ro-ro* nel porto canale di Cagliari, precisando che, in assenza delle autorizzazioni tecniche (di competenza del Consiglio superiore dei LL.PP.) e ambientali (decreto VIA), non è stato possibile appaltare i lavori entro il 30 giugno 2022. Per i 7 progetti relativi al *cold ironing* è in corso la progettazione tecnico esecutiva, mentre il progetto che si è aggiunto nel 2022 è in fase di predisposizione.

Sono organi dell'AdSP, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica dei menzionati organi è stabilita in quattro anni, e nel 2021 sono stati

nominati i nuovi membri che sostanzialmente hanno mantenuto i medesimi compensi. Al vertice della struttura amministrativa vi è il Segretario generale.

Con decreto presidenziale n. 433 del 13 novembre 2020 era stato aggiornato il piano triennale di fabbisogno di personale e successivamente l'AdSP aveva rivisto la pianta organica del personale, indicando un organico di diritto di n. 107 unità, (106 nel 2020), a fronte di un organico di fatto che al 31 dicembre 2021 registrava la presenza di soli 79 dipendenti distinti nelle rispettive qualifiche. A decorrere dal gennaio 2022 è stata prevista un'ulteriore unità dirigenziale.

In materia contrattuale, il sistema dell'affidamento diretto è quello che ha avuto maggiormente spazio operativo: a tal proposito la Corte ribadisce che anche per i contratti di modesto importo e al di sotto della soglia comunitaria - nella specie peraltro complessivamente rilevanti- è necessario che l'Ente tenga conto dei principi di carattere generale contenuti nel Codice dei contratti pubblici (ora, decreto legislativo n. 36 del 2023) (ovvero: economicità, efficacia, tempestività, correttezza, libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità, pubblicità) nonché del rispetto del principio di rotazione e in modo da assicurare l'effettiva possibilità di partecipazione delle micro, piccole e medie imprese.

Con riferimento ai servizi di interesse generale, pur tenendo conto della situazione emergenziale che ha caratterizzato gli esercizi 2020 e 2021 consentendo la proroga degli affidamenti scaduti e in scadenza, appare indispensabile, considerato che risultano numerosi contratti scaduti oggetto di proroga, un ritorno al pieno ossequio della normativa sui contratti pubblici, evitando il protrarsi di rapporti scaduti.

L'articolo 5 della legge 5 agosto 2022, n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021), ha recentemente modificato l'art. 18 della legge n. 84 del 1994, introducendo il principio dell'evidenza pubblica nell'affidamento delle concessioni delle aree demaniali, facendo salvi, peraltro, i rapporti allo stato vigenti.

Con decreto del Mit, di concerto con il Mef, del 28 dicembre 2022, n. 202, è stato emanato il regolamento attuativo, entrato in vigore il 15 gennaio 2023 e avente ad oggetto: "Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine."

La normativa regolamentare recepisce l'esperienza maturata nel settore delle concessioni con l'enunciazione dei principi e delle regole generali di provenienza comunitaria, secondo l'interpretazione fornita dall'Autorità di regolazione dei trasporti, dalla Corte costituzionale e dalla giurisprudenza amministrativa.

L'AdSP del Mare di Sardegna ha movimentato 44 milioni di tonnellate di merci, con un aumento del 14,8 per cento rispetto ai 38,3 milioni del 2020. Il 58,4 per cento delle merci è costituita da merci liquide, quasi interamente movimentate dal porto di Cagliari. Il tonnellaggio relativo al trasporto delle merci solide registra una crescita del 6,2 per cento rispetto al 2020, mentre le merci in colli mostrano un incremento del 19,9 per cento.

Il numero di *container* movimentati dal solo porto di Cagliari, mostra un aumento del 60 per cento, passando da 68.406 a 109.653 TEU.

Con riferimento al settore passeggeri, si evidenzia un incremento del 39,5 per cento, imputabile soprattutto al traffico di linea che è passato da 3.456.925 a 4.767.812 unità (+37,9 per cento).

L'incremento ha riguardato tutti i porti del sistema ma, in particolare il porto di Olbia che ha superato i 2,5 milioni di passeggeri. Anche il traffico crocieristico mostra una ripresa, pur rimanendo su numeri esigui (63.111 unità) rispetto al 2019, in cui aveva registrato 457 mila unità.

La gestione si è chiusa con un avanzo finanziario di 178,4 milioni, a fronte del disavanzo dell'esercizio precedente pari a 10,1 milioni, derivante dalla somma dei saldi entrambi positivi delle poste in conto capitale, pari a 156,1 milioni, e delle poste correnti, pari a 22,4 milioni. L'avanzo è dovuto sostanzialmente ai trasferimenti dello Stato per 170,4 milioni, relativi agli interventi previsti dal Pnrr. Ciò ha determinato un ingente incremento dell'avanzo di amministrazione, passato da 356,5 a 536,7 milioni, di cui 445,7 milioni vincolati e 91 milioni disponibili.

Tali dati sono sintomatici di una gestione non particolarmente attiva sul fronte degli investimenti, come evidenziato anche dalla notevole diminuzione nel 2021 degli impegni assunti in parte capitale, a fronte di cospicue assegnazioni.

L'avanzo economico ammonta a 12,6 milioni, determinando un incremento del patrimonio netto che raggiunge i 394,9 milioni.

Il totale complessivo dei residui attivi ammonta a 243,7 milioni, di cui il 93,4 per cento afferiscono a poste in conto capitale; il totale complessivo dei residui passivi ammonta a 109,9 milioni, di cui il 90,3 per cento in conto capitale.

La procedura di riaccertamento straordinario dei residui ha portato alla eliminazione di residui attivi per soli euro 669.644, perlopiù di parte capitale, e di residui passivi per 2,4 milioni, di cui 2,2 milioni in conto capitale, eliminazione motivata con economie di spesa in sede di esecuzione delle opere o affidamento dei servizi.

Considerata l'entità ancora rilevante dei residui, più che raddoppiati rispetto all'esercizio precedente, questa Corte invita nuovamente l'Autorità ad una maggiore attenzione al rispetto dei principi contabili che regolano gli accertamenti e gli impegni e, per quanto riguarda i residui degli anni precedenti, a valutarne costantemente l'attualità ed esigibilità al fine del loro mantenimento nelle scritture contabili.

L'attivo circolante ammonta a 419,2 milioni, in crescita rispetto ai 392,6 milioni dell'esercizio precedente, ed è costituito dai crediti per 16,4 milioni e dalle disponibilità liquide presso la tesoreria della Banca d'Italia, che ammontano a 402,9 milioni.

Questa Corte, vista l'ingente liquidità e il considerevole avanzo di amministrazione, rappresenta l'esigenza di ricondurre la programmazione degli investimenti a canoni di reale fattibilità, secondo un puntuale cronoprogramma, in modo da ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili.

Il "fondo per rischi ed oneri" ammonta a 11,9 milioni, più che raddoppiato rispetto ai circa 5,3 milioni del 2020. Secondo quanto riportato in nota integrativa, esso è riferito per quasi 11 milioni ai contenziosi in corso, per riserve contrattuali presentate da imprese appaltatrici.

Per quanto riguarda la quantificazione in bilancio del fondo rischi da contenzioso, va evidenziato come la nota integrativa non dia informazioni specifiche sul punto. Tale carenza è stata rilevata anche nell'ambito dell'ispezione ministeriale. In considerazione degli importi rilevanti delle cause pendenti e dell'incidenza di tale fondo sul risultato d'esercizio si invita l'Ente a porre una attenzione maggiore sulla quantificazione del suddetto fondo ed il Collegio dei revisori ad una specifica vigilanza.

L'AdSP possiede quote di partecipazioni in società costituite a fronte di espressa previsione legislativa per un totale di euro 53.000,00 di cui:

- euro 20.000 per la partecipazione al 100 per cento del capitale della società K.A.L.Por.T s.r.l., (costituita nel 2022);
- 25.000 per la partecipazione al 50 per cento del capitale sociale della società "Cagliari Zona franca" s.c.r.l.;
- euro 8.000 per la partecipazione al 16 per cento capitale dell'Agenzia per il lavoro portuale temporaneo.

Con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 3 marzo 2022, l'AdSP ha approvato l'atto costitutivo e lo statuto della società K.A.L.Por.T, interamente partecipata dall'AdSP con un capitale di euro 20.000. Oggetto della società è la riqualificazione del personale e l'avviamento

dei lavoratori portuali delle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 84 del 1994 operanti nel settore del *transshipment*, ai sensi della legge n. 234 del 2021.

Con decreto n. 481 del 29 dicembre 2022 è stato emanato il Piano di revisione delle società partecipate al 31 dicembre 2021, regolarmente trasmesso a questa Sezione, come già i precedenti, e pubblicato sul sito *web* dell'Autorità. Le due società esistenti alla data suindicata sono state ritenute necessarie per il raggiungimento dei fini istituzionali dell'Ente

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

