

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Agenda impegnativa per Latrofa a Civitavecchia

Nicola Capuzzo · Wednesday, July 16th, 2025

Mentre Riccardo Latrofa attende la nomina formale a presidente dell'Autorità di sistema portuale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta – oggi è previsto il voto della Commissione trasporti della Camera – la Corte dei Conti nell'annuale report sulla gestione dell'ente segnala diverse criticità che dovranno essere affrontate dal nuovo vertice.

Riepilogato l'ingente ammontare di risorse pubbliche che l'Adsp sta gestendo per lo sviluppo infrastrutturale degli scali – l'ente è “soggetto attuatore di 12 progetti per complessivi euro 302.133.443” – la Corte dei Conti evidenzia come “Alla data del 31 dicembre 2024 le somme trasferite a valere sui finanziamenti Pnrr/Pnc (quasi 190 milioni di euro previsti , ndr) ammontano a 115,9 milioni, quelle pagate dall'AdSP a circa 36 milioni”, sottolineando “l'anomalia dell'assunzione di impegni complessivi ai quali non corrispondono obbligazioni giuridicamente perfezionate. Tale modalità genera residui impropri, nel caso di specie di rilevante ammontare, che incidono sui risultati di bilancio”.

Un tema che si collega a quello, sollevato dai revisori e sposato dalla Corte, del “riaccertamento ed eventuale cancellazione dei residui, soprattutto quelli più risalenti nel tempo, poiché i residui attivi e passivi degli anni pregressi appaiono troppo consistenti”. Da cui l'invito a “un attento monitoraggio di tali rilevanti poste che condizionano l'attendibilità del rendiconto e la ragionevolezza del risultato di amministrazione”.

Anche la pianificazione è fonte di perplessità nei giudici contabili, che rilevano come, pur approvato dall'ente nel dicembre 2023, l'iter di approvazione del Dpss – Documento di pianificazione strategica di sistema non sia ancora concluso: “Considerata la rilevanza del documento pianificatorio di che trattasi, in un contesto di importanti investimenti sostenuti anche dai fondi Pnrr e Pnc, si ritiene che la conclusione della procedura non sia più procrastinabile. I Piani regolatori portuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta sono abbastanza risalenti ed hanno subito nel tempo numerosi interventi di adeguamento a partire dal 2004”.

A preoccupare la Corte è poi il rapporto, inferiore al 10%, fra il fondo rischi (circa 25,5 milioni di euro) e il “valore del contenzioso al 31 dicembre 2023, stimato in euro 273.236.823”. Tanto da condividere le osservazioni del Collegio dei revisori, che “anche nella relazione al rendiconto 2023 come già in quelle precedenti, ha richiamato l'attenzione dell'AdSP sulla necessità di destinare risorse aggiuntive ad incremento degli accantonamenti in essere”.

Spazio anche al ‘caso’ Port Mobility e alle lungaggini sul tempo intercorso fra la sentenza del Consiglio di Stato del gennaio 2023 che obbligava l’Adsp a una nuova gara sul navettamento dei passeggeri e la conclusione della medesima: “In data 10 marzo 2025 è stata formulata una proposta di aggiudicazione e sono tuttora in corso le attività di verifica propedeutiche alla formalizzazione dell’aggiudicazione e alla stipula del successivo contratto di concessione”.

Sul fronte concessioni, “dall’esame dei rapporti concessori in corso nei tre porti risultano presenti ritardi nell’avvio delle nuove procedure di aggiudicazione con conseguente utilizzo dell’istituto della proroga per tempi lunghi. Pertanto, si ribadisce la necessità che le procedure per gli affidamenti in concessione vengano attuate nel puntuale rispetto dei criteri recati dalle nuove disposizioni e dal codice degli appalti pubblici”.

Latrofa dovrà da ultimo occuparsi della controllata al 100% Pas – Port Authority Security e delle relative “rilevanti criticità, risalenti nel tempo, di cui si è ampiamente trattato nei precedenti referti, relative soprattutto all’ingente costo dei servizi forniti rispetto ai valori di mercato segnalato anche nelle ispezioni di Anac e Mit effettuate negli anni precedenti”. Al riguardo la Corte ha segnalato “la decisione dell’Adsp di procedere con un nuovo affidamento alla società per il prossimo triennio, estendibile al quinquennio, condizionandolo all’implementazione di una serie di azioni di efficientamento da avviare nell’immediato”, ma ha evidenziato che tali “argomentazioni non appaiono sufficienti, di per sé, a superare le perplessità più volte manifestate anche da Anac, in ordine al rilevante costo dei servizi (...). La motivazione della congruità economica di un affidamento in house non si può, quindi, fondare su generiche valutazioni di convenienza, ma deve essere sostenuta da una dettagliata analisi dei dati di confronto con i costi di mercato, inclusi quelli storici relativi al servizio”.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, July 16th, 2025 at 3:28 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.