



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

IL PRESIDENTE

Onorevole Presidente,

in adempimento al disposto dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, rassegno alla S.V. la determinazione e la relazione con cui la Corte dei conti riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, per l'esercizio finanziario 2022.

Alla determinazione sono allegati i documenti rimessi dall'Ente ai sensi dell'art. 4, primo comma, della legge stessa.

L'occasione è gradita per inviare distinti saluti.

Manuela Arrigucci

Illustre On.
Dott. Lorenzo FONTANA
Presidente della Camera dei Deputati
R O M A



CORTE DEI CONTI



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 MAR IONIO

2022

Determinazione del 31 ottobre 2024, n. 147



CORTE DEI CONTI



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 MAR IONIO

2022

Relatore: Consigliere Pierpaolo Grasso

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati
il funzionario Michele Catapano



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 31 ottobre 2024;

visto l'art. 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 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio;

visto l'art. 6, comma 9, della citata legge n. 84 del 1994, 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 rendiconto generale della suddetta Autorità di sistema portuale, relativo all'esercizio finanziario 2022, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Pierpaolo Grasso, 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'Ente per l'esercizio 2022;

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



CORTE DEI CONTI

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio per l'esercizio 2022 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi 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 menzionato esercizio.

RELATORE

Pierpaolo Grasso

firmato digitalmente

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci

firmato digitalmente

DIRIGENTE

Fabio Marani

(f.to digitalmente)

Depositato in segreteria

INDICE

PREMESSA	3
1. QUADRO DI RIFERIMENTO.....	4
2. ORGANI.....	9
3. PERSONALE	13
3.1 Segretariato generale e struttura organizzativa	13
3.2 Pianta organica e consistenza del personale.....	14
3.3 Spesa per il personale.....	17
4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE DELLE OPERE PORTUALI.....	21
4.1 Documento di programmazione strategica di sistema e Piano regolatore portuale	22
4.2 Piano operativo triennale.....	23
4.3 Programma triennale delle opere pubbliche	25
4.4 Opere portuali ultimate e in corso di esecuzione nel 2022	27
4.5 Interventi relativi al Pnrr	28
5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE	30
5.1 Attività concessoria ed autorizzatoria per le operazioni e i servizi portuali	30
5.2 Servizi di interesse generale	37
5.3 Traffico portuale.....	38
5.4 Attività negoziale.....	39
5.5 Partecipazioni societarie	43
5.6 Contenzioso	46
6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE	49
6.1 Andamento generale della gestione.....	49
6.2 Rendiconto finanziario.....	51
6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui	56
6.4 Conto economico	58
6.5 Stato patrimoniale.....	60
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	63

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Emolumenti del Presidente.....	9
Tabella 2 - Indennità di carica e rimborso spese agli organi di controllo.....	12
Tabella 3 - Spesa per gli organi	12
Tabella 4 - Pianta Organica.....	15
Tabella 5 - Dotazione organica e consistenza del personale.....	16
Tabella 6 - Spesa per il personale in servizio	17
Tabella 7 - Costo unitario medio del personale.....	18
Tabella 8 - Piano operativo triennale 2020-2022	24
Tabella 9 - Programma triennale delle opere pubbliche 2022-2024	26
Tabella 10 - Programma triennale delle opere pubbliche 2022-2024 (Variazione)	26
Tabella 11 - Imprese autorizzate per le attività di cui all'art. 16, L. 84/1994	32
Tabella 12 - Concessioni e autorizzazioni	32
Tabella 13 - Canoni di concessione aree demaniali.....	35
Tabella 14 - Canoni demaniali - Accertamenti e riscossioni anni 2018-2022.....	36
Tabella 15 - Traffico portuale e relativo gettito	39
Tabella 16 - Procedure di aggiudicazione anno 2021/2022 - Sezione gare e contratti.....	41
Tabella 17 - Procedure di affidamento diretto anno 2021/2022 - Sezione economato.....	43
Tabella 18 - Principali risultati della gestione	50
Tabella 19 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza).....	51
Tabella 20 - Rendiconto gestionale.....	52
Tabella 21 - Finanziamenti statali in conto capitale anno 2022	54
Tabella 22 - Interventi infrastrutturali 2022.....	55
Tabella 23 - Situazione amministrativa	56
Tabella 24 - Gestione dei residui - anni 2021-2022	57
Tabella 25 - Conto economico.....	58
Tabella 26 - Ammortamenti Immobilizzazioni materiali- anni 2021 e 2022.....	59
Tabella 27 - Dettaglio Ammortamenti Attrezzatura - anni 2021 e 2022	59
Tabella 28 - Stato patrimoniale.....	60

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della l. 21 marzo 1958, n. 259, il risultato del controllo eseguito, a norma dell'art. 2 della medesima legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2022 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2021, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 18 del 6 febbraio 2024, pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 191.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

L’Autorità di sistema portuale del Mar Ionio (di seguito AdSP) è un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale, a ordinamento speciale, avente tra i suoi scopi istituzionali il compito di definire la programmazione strategica del porto di Taranto, coordinare le operazioni ed i servizi in ambito portuale e amministrare le aree e i beni del demanio marittimo.

Istituita ai sensi dell’art. 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con la denominazione di “Autorità portuale di Taranto”, ha assunto l’attuale configurazione per effetto del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, recante “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell’art. 8, comma 1, lett. f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”, nonché del successivo d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 (“Correttivo porti”)¹.

Con la sua costituzione l’AdSP del Mar Ionio ha assorbito le funzioni della soppressa Autorità portuale di Taranto e le esercita sotto la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit), nel quadro delle scelte strategiche definite dal Piano generale dei trasporti e della logistica e dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Le scelte delle AdSP sono armonizzate dalla “Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale”, organismo rappresentativo di natura consultiva istituito ai sensi dell’art. 11-ter della legge n. 84 del 1994 e presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Di rilievo strategico per la crescita del sistema portuale ionico è l’istituzione, ai sensi dell’art. 4 del d.l. 20 giugno 2017, n. 91, convertito dalla l. 3 agosto 2017, n. 123, della Zona economica speciale (Zes) Ionica interregionale nelle Regioni Puglia e Basilicata, una superficie complessiva di circa 2.579 ettari a regime amministrativo e fiscale agevolato all’interno della quale è compreso il porto di Taranto, i corrispondenti spazi retroportuali e le aree industriali connesse. La Zes Ionica interregionale, istituita con d.p.c.m. del 6 giugno 2019, è preordinata ad individuare e valorizzare i nessi economico-funzionali tra infrastrutture portuali ed aree produttive e manifatturiere del territorio, secondo gli indirizzi contenuti nel Piano strategico

¹ La riforma del 2016 ha riorganizzato i 57 porti di rilevanza nazionale in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici collocati nelle realtà portuali maggiori, ovvero nei porti definiti “core” dalla Comunità europea. Per effetto dell’art. 22-bis del d.l. 23 ottobre 2018, n. 119, convertito con modificazioni dalla l. 17 dicembre 2018, n. 136, è stata aggiunta l’AdSP dello Stretto. Le Autorità di sistema sono dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, finanziaria e di bilancio.

di sviluppo approvato dalle Regioni Puglia e Basilicata². Per favorire la collaborazione fra Zes jonica e AdSP nelle more della piena operatività della struttura, in data 17 giugno 2022 è stato siglato un Protocollo d'intesa per le funzioni di supporto del Commissario straordinario di Governo per la Zes, cui ha fatto seguito l'adozione, da parte del Comitato di gestione dell'AdSP, del regolamento recante la disciplina delle procedure amministrative di evidenza pubblica dirette al rilascio, entro 90 giorni dalla conclusione delle procedure selettive, dell'autorizzazione unica nei confronti delle imprese che intendono avviare attività economiche imprenditoriali o realizzare progetti infrastrutturali nelle aree demaniali di competenza dell'AdSP. Analoghe agevolazioni, realizzabili sempre attraverso lo Sportello unico digitale, sono previste per ottenere i benefici fiscali stabiliti dal d.l. n. 91 del 2017.

In detta materia, si segnala, tuttavia, l'intervento del d.l. 19 settembre 2023, n. 124, contenente disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione e per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno, che agli artt. 9 ss. ha accentrato le funzioni dei Commissari straordinari delle Zes delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna, in un'unica Zona economica speciale per il Mezzogiorno, istituita a far data dal 1° gennaio 2024. Nel caso di progetti inerenti alle attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche, presentati da soggetti pubblici o privati, all'interno di aree di competenza delle Autorità di sistema portuale, queste ultime provvedono a convocare la conferenza di servizi, alla quale partecipa sempre un rappresentante della Struttura di missione Zes, e a rilasciare l'autorizzazione unica.

Ulteriore volano per la crescita del porto di Taranto è la realizzazione della Zona franca doganale, una superficie di circa 163 ettari, divisa in 11 lotti, istituita ai sensi dell'art. 1, c. 316, lett. b) della legge 27 dicembre 2019, n. 160. L'area è presidiata dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli, dalla Guardia di finanza, dall'Autorità marittima ed è connotata da varchi doganali interclusi sui quali l'AdSP esercita le funzioni amministrative ai sensi dell'art. 6, c. 12, della legge n. 84 del 1994. Il regime di zona franca doganale permette di introdurre e detenere le merci non unionali in sospensione dal pagamento dei diritti doganali, ed offre all'AdSP nuove opportunità operative, commerciali e fiscali fondate sul principio della

² La Zes è amministrata da un Comitato di indirizzo, composto da un Commissario straordinario del Governo che lo presiede, dal Presidente dell'AdSP, da un rappresentante delle due Regioni, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri, da un rappresentante del Mit nonché da un rappresentante dei consorzi di sviluppo industriale presenti sul territorio.

extraterritorialità, in grado di creare condizioni favorevoli allo sviluppo economico e produttivo dell'intero scalo portuale³. In data 16 febbraio 2021, l'AdSP ha pubblicato "Il regolamento per il funzionamento della Zona franca doganale del porto di Taranto", nel quale sono state indicate le linee guida di funzionamento nonché i requisiti per accedere al regime. Dopo l'individuazione delle infrastrutture e delle opere necessarie al funzionamento della zona franca doganale, l'AdSP è chiamata a sviluppare un sistema operativo integrato che interfacci il sistema contabile e di videosorveglianza della zona franca con il *Port community system* e con il sistema di interoperabilità doganale.

Tra i principali provvedimenti normativi occorre citare l'art. 4 del d.l. n. 121 del 2021, che al comma 1-septies ha introdotto modifiche all'art. 5 della legge n. 84 del 1994, dirette a semplificare la programmazione e la realizzazione delle opere portuali. La disposizione ha eliminato la previsione di un Piano regolatore di sistema portuale, strumento di sintesi delle linee strategiche di sviluppo dell'intero sistema portuale, ed ha demandato al Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) il compito di individuare, per ciascun porto del sistema, gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario.

Ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. c), del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, sono state stanziare le risorse per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), destinati allo sviluppo di infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e all'aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche).

In quest'ambito, le linee di sviluppo contemplate dal Pnrr hanno previsto, altresì, l'obiettivo di definire, in materia di concessioni di aree demaniali in ambito portuale destinate allo svolgimento delle operazioni portuali, "le condizioni relative alla durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari".

³ Tale regime speciale consente, sostanzialmente, di introdurre, depositare, trasformare e consumare le merci estere nella zona franca in esenzione da tributi e da formalità doganali. Ciò comporta il diritto d'ingresso, senza discriminazioni, di navi e merci, quale che sia la loro provenienza o destinazione, con la possibilità di sostarvi per un tempo indeterminato, in esenzione da dazi, tasse o altre imposizioni diverse dal corrispettivo dei servizi prestati, senza necessità di autorizzazione allo sbarco, imbarco, trasbordo, movimentazione e deposito delle merci.

Tale misura è stata, dapprima, recepita a livello legislativo con la modifica dell'art. 18 della legge n. 84 del 1994 ad opera dell'art. 5, c. 1, della legge 5 agosto 2022, n. 118, e, successivamente, con il regolamento attuativo di cui al decreto Mit n. 202 del 28 dicembre 2022, con il quale sono state uniformate le procedure ad evidenza pubblica da seguire per il rilascio delle concessioni, al fine di rendere più competitivi i porti italiani e di eliminare i possibili elementi d'interferenza che alterano la concorrenza tra gli operatori che forniscono servizi portuali. Il regolamento definisce la disciplina relativa alla pubblicazione del bando o dell'avviso pubblico, i parametri di valutazione comparativa delle domande, i requisiti di ammissione, i criteri di determinazione dei canoni demaniali, la durata delle concessioni, i criteri di avvicendamento dei concessionari, le attività di verifica dei requisiti posseduti e le procedure di revoca e di decadenza. Lo stesso trova applicazione nei confronti degli atti concessori rilasciati successivamente alla data della sua entrata in vigore (1° gennaio 2023).

In materia, sono da segnalare, altresì, le modifiche all'art. 6 della l. n. 84 del 1994, introdotte dall'art. 4-bis del d.l. 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, le quali, al fine di risolvere la questione sollevata dalla Commissione europea in ordine a presunti aiuti di Stato conseguenti al regime di esenzione delle AdSP dall'imposta sul reddito delle società (Ires), hanno stabilito il principio secondo il quale le AdSP rientrano tra i soggetti passivi dell'Ires previsti dall'art. 73, c. 1, lett. c), del Tuir, ma in relazione alle sole concessioni demaniali e alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali. Per contro, l'attività autoritativa di prelievo delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali non costituisce esercizio di attività commerciali e i relativi prelievi non sono assoggettati all'Ires⁴.

Per completezza, vanno richiamate, da ultimo, quale normativa di carattere generale, le disposizioni del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla l. 21 aprile 2023, n. 41, volte a garantire la tempestiva attuazione degli interventi relativi al Pnrr

⁴ Ai sensi del novellato art. 6, c. 9-ter, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia di prelievo, nonché i criteri per la determinazione degli stessi. Le AdSP determinano l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotano come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Tali disposizioni si applicano dal 1° gennaio 2022.

attraverso modifiche al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, nonché misure di rafforzamento della capacità amministrativa e dell'attività di programmazione, monitoraggio e sostegno delle amministrazioni titolari degli interventi.

2. ORGANI

Sono organi dell'AdSP, ai sensi del novellato art. 7 della l. n. 84 del 1994, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti, la cui durata in carica è stabilita per tutti in quattro anni.

Il Presidente e il Comitato di gestione

La conferma del Presidente in carica per il quadriennio 2021-2024 è avvenuta con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (d'ora in poi "Mit") del 14 gennaio 2021, n. 14, a distanza di circa due mesi dalla scadenza del precedente mandato (9 novembre 2020). Alla scadenza del periodo di *prorogatio*, il Ministero vigilante, al fine di assicurare la prosecuzione dell'attività gestionale dell'Ente, ha nominato, con decreto del 29 dicembre 2020, un Commissario straordinario (nella persona del Presidente designato) fino al ripristino degli ordinari organi di vertice.

Gli emolumenti del Presidente sono stabiliti, in attuazione del richiamato art. 7 della legge n. 84 del 1994, dal d.m. 16 dicembre 2016, n. 456 nel limite massimo di 230 mila euro lordi annui, di cui la parte fissa non superiore a 170 mila euro e la parte variabile non superiore a 60.000 euro. Per l'anno 2022, il Ministero vigilante ha comunicato, in data 27 aprile 2023, il pieno raggiungimento degli obiettivi assegnati al Presidente per il conseguimento della parte variabile della retribuzione.

La spesa relativa al trattamento economico del Presidente è stata dettagliata dall'Ente, per l'anno in esame, come da tabella seguente:

Tabella 1 - Emolumenti del Presidente

	2021	2022	Var. % 2021-2022
Retribuzione fissa	169.095	170.000	0,6
Retribuzione variabile	60.000	60.000	0
Contributi Inps a carico dell'Ente	16.518	16.948	2,6
Rimborso spese	12.002	34.605	188,3
Assicurazione	141	315	123,4
Totale	257.746	281.928	9,38%

Fonte: dati AdSP

Le somme impegnate per la voce "assicurazione" sono relative ad una polizza per infortuni

e malattia da causa di servizio per i dipendenti (esclusi i dirigenti) e organi dell'Ente (Presidente, Revisori e componenti del Comitato di gestione) stipulata per il periodo 8 ottobre 2019-31 ottobre 2022 giusta delibera presidenziale n. 286 del 26 settembre 2019 e giusta delibera n. 274 del 5 ottobre 2022 per il residuo trimestre dell'esercizio in questione.

Con riferimento ai rimborsi spese del Presidente, si registra un notevole incremento delle stesse, rispetto all'annualità precedente.

Sul punto l'amministrazione ha posto in evidenza che le spese in questione sono sostanzialmente in linea con i costi sostenuti nel 2019 in periodo pre-pandemico.

Sempre su tale versante, è stato rilevato che sia le spese che i costi sostenuti per le missioni nell'esercizio finanziario oggetto di esame, non sono in linea con il prospetto delle spese di missione pubblicato sul sito istituzionale dell'ente ai sensi dell'art. 14, c. 1, lett. c), del d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

Pertanto si invita l'Ente ad una costante attenzione alla rilevazione annuale degli importi relativi ai viaggi di servizio e missioni, in ragione delle chiare finalità di trasparenza della norma.

L'esame del prospetto degli impegni delle missioni contabilizzate nell'esercizio finanziario in esame ha permesso, poi, di focalizzare ulteriore attenzione sull'utilizzo delle carte di credito da parte del personale e degli organi dell'AdSP.

Al riguardo è stato appurato che l'amministrazione, nel corso dell'esercizio finanziario 2022 ha assegnato nove carte di credito al Presidente, al Segretario generale, a due dirigenti, ad un quadro ed a quattro impiegati, in assenza di alcuna disposizione regolamentare volta a disciplinarne il funzionamento, le procedure di assegnazione, le modalità di utilizzo e le spese ammissibili e le modalità di rendicontazione.

Le assegnazioni sono state formalizzate, nel corso del tempo, con delibere presidenziali che hanno proceduto anche a fissare il *plafond* di spesa.

Al riguardo l'amministrazione ha riferito che il riscontro degli estratti conto mensili relativo alle singole carte di credito di ciascun intestatario con i documenti giustificativi presentati a corredo degli stessi nonché alla verifica della congruità ed ammissibilità delle singole voci rendicontate è svolto, dalla Sezione Ragioneria della Direzione amministrativa dell'Autorità. Con decreto presidenziale n. 68 del 4 luglio 2024 l'amministrazione ha approvato ed adottato un regolamento per l'utilizzo delle carte di credito. Tale regolamento appare generico sia in

ordine ai soggetti potenzialmente assegnatari dello strumento di pagamento in questione, sia in ordine all'ammissibilità delle spese effettuabili, sia in relazione al massimale di spesa previsto.

Il Comitato di gestione in carica per il quadriennio 2021-2025 è stato nominato con decreto del Presidente dell'AdSP n. 35 del 22 marzo 2021 e risulta composto dal Presidente dell'AdSP e da altri quattro componenti, in rappresentanza della Regione Puglia, del Comune di Taranto e delle Autorità marittime competenti (Direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica e Comandante del porto di Taranto). Ai suoi componenti spetta un gettone di presenza per la partecipazione alle riunioni del Comitato dell'importo di euro 30 a seduta. L'organo è disciplinato da un regolamento di funzionamento adottato con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 15 settembre 2017.

Il Collegio dei revisori dei conti

Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Mit tra gli iscritti all'albo dei revisori legali dei conti o tra persone in possesso di specifica professionalità nella revisione contabile. Il suo Presidente e un membro supplente sono nominati su designazione del Ministro dell'economia e delle finanze.

Il Collegio dei revisori in carica nell'esercizio finanziario in esame è stato costituito con decreto ministeriale 28 ottobre 2021, n. 418, integrato con decreto n. 487 del 2 dicembre 2021, per la durata di un quadriennio, con decorrenza dal 15 novembre 2021.

Il relativo trattamento economico è stato definito secondo le percentuali indicate dal d.m. n. 412 del 18 maggio 2009, da applicare sull'intero compenso (parte fissa e variabile) spettante al Presidente dell'AdSP.

Nella tabella seguente è riportata la spesa impegnata in bilancio per i compensi spettanti al Collegio dei revisori dei conti e al componente unico dell'Organismo indipendente di valutazione (Oiv), nominato, previa procedura selettiva pubblica, con decreto presidenziale n. 92 del 30 agosto 2018 e rinnovato con decreto presidenziale n. 129 del 19 ottobre 2021, per un incarico di durata triennale ed un compenso di euro 12.000 annui, ai fini della valutazione del sistema della *performance* amministrativa e della trasparenza e integrità dei controlli.

Tabella 2 - Indennità di carica e rimborso spese agli organi di controllo*(impegni)*

	2021	2022	Var. 2021/2022 %
Compenso Collegio dei revisori	54.310	50.870	-6,33
Missioni Collegio dei revisori	0	7.422	-
Compenso OIV	6.960	13.920	-
Assicurazione	246	498	102,44
Totale	61.516	72.710	18,20

Fonte: dati AdSP

Per un esame complessivo dell'andamento della spesa per gli organi di amministrazione e di controllo, si riportano nella tabella che segue gli impegni di spesa assunti nell'esercizio in esame (comprensivi di oneri riflessi e rimborsi spese), posti a raffronto con i rispettivi impegni dell'esercizio precedente.

Tabella 3 - Spesa per gli organi*(impegni)*

	2021	2022	Var. 2021/2022 %
Presidente	257.746	281.928	9,38%
Comitato di gestione	480	810	68,75%
Collegio dei revisori e OIV	61.516	72.710	18,20%
Totale	319.742	355.448	11,17%

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

A supporto dei processi decisionali del Comitato di gestione è stato istituito, ai sensi dell'art. 11-bis della legge n. 84 del 1994, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, organo collegiale rappresentativo con funzioni consultive⁵. Costituito con decreto presidenziale n. 57 del 19 maggio 2021, è composto dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, dal Comandante del porto di Taranto e da altri sedici componenti designati dalle associazioni di categoria in rappresentanza delle imprese portuali e degli altri operatori del settore.

⁵ Pur non rientrando nella classificazione degli organi dell'AdSP previsto dall'art. 7 della legge n. 84 del 1994, l'Organismo di partenariato della risorsa mare (nel quale sono confluiti i rappresentanti delle Istituzioni che rivestivano cariche politiche, nonché i rappresentanti degli operatori e delle imprese che componevano gli ex Comitati portuali) è chiamato a svolgere funzioni consultive di confronto partenariale ascendente (fase di programmazione) e discendente (fase di attuazione), nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine: a) all'adozione del piano regolatore di sistema portuale; b) all'adozione del piano operativo triennale; c) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'Autorità di sistema portuale suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del porto; d) al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

3. PERSONALE

3.1 Segretariato generale e struttura organizzativa

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si avvale di un Segretariato generale, composto dal Segretario generale e da una Segreteria tecnico-operativa, la cui struttura organizzativa è stata definita inizialmente con decreto del Presidente n. 127 del 11 dicembre 2017, poi modificata con i seguenti provvedimenti:

- a) Decreto del Presidente n. 9 del 29 gennaio 2021 di istituzione dell'Ufficio Usos (Ufficio speciale opere strategiche) all'interno della Direzione tecnica la cui composizione è stata definita con successivo decreto del Presidente n. 161 del 14 dicembre 2021;
- b) Decreto del Presidente n. 13 del 27 gennaio 2022;
- c) Decreto del Presidente n. 79 del 6 giugno 2023.

Al vertice della struttura è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente, con delibera n. 5 del 11 maggio 2021 per il quadriennio 2021-2025, e assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta, regolato dal c.c.n.l. per i dirigenti di aziende produttrici di beni servizi sottoscritto da Federmanager-Assoport⁶.

Nel 2022, il Segretario generale ha coordinato le attività delle cinque direzioni in cui si articola l'AdSP (direzione "amministrativa", "affari generali e internazionali", "legale gare e contratti", "operativo sicurezza demanio", e "tecnica"), a loro volta suddivise complessivamente in 16 sezioni.

Per una maggiore razionalizzazione della struttura organizzativa, con decreto n. 13 del 27 gennaio 2022, è stata ristrutturata la Direzione affari generali e internazionali, mentre lo staff di segreteria alle dipendenze del Presidente e del Segretario generale è stato diviso in due distinte unità e rinnovato nelle funzioni⁷.

Con Decreto n. 70 del 16 maggio 2023 è stata riorganizzata la Direzione operativa sicurezza e demanio.

⁶ Il Segretario generale è soggetto alla disciplina in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi, di cui al d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 (artt. 21 e 53) ed al d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39, nonché ai limiti retributivi di cui all'art. 23-ter del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

⁷ Con decreto n. 70 del 16 maggio 2023, il numero delle sezioni è stato portato a 16, con la istituzione di una sezione aggiuntiva nell'ambito della Direzione operativo, sicurezza e demanio.

Attualmente la vigente struttura organizzativa è definita con decreto del Presidente n. 79 del 6 giugno 2023.

Con delibera del Comitato di gestione n. 15 del 26 settembre 2022 è stato adottato l'accordo integrativo aziendale relativo al trattamento economico dei dirigenti e del Segretario generale per il periodo 2022-2025, reso esecutivo con decreto del Presidente n. 108 del 27 settembre 2022.

L'accordo prevede la corresponsione al Segretario generale, a decorrere dal 1° gennaio 2022, di un trattamento economico annuo lordo di euro 173.222, quale parte fissa da corrisondersi in 14 mensilità. Per la parte variabile, è previsto un premio di redditività (ex premio di produzione) di euro 26.356, legato al raggiungimento degli obiettivi assegnati, ed un premio della *performance* di euro 19.646, legato al raggiungimento di obiettivi assegnati all'inizio di ogni anno dal Presidente.

3.2 Pianta organica e consistenza del personale

La pianta organica previgente, approvata dal Ministero vigilante in data 19 marzo 2018, prevedeva una dotazione di 70 unità (escluso il Segretario generale), 14 unità in più rispetto alla dotazione organica dell'Autorità portuale di Taranto approvata dal Mit il 28 febbraio 2013 ed era suddivisa in 5 dirigenti, 9 quadri e 56 impiegati.

Alla data del 31 dicembre 2017, la consistenza effettiva del personale corrispondeva a 46 unità, di cui 5 dirigenti, 7 quadri e 34 impiegati. Nonostante la carenza in organico di 24 unità, l'AdSP ha deciso di procedere al reclutamento di nuovo personale soltanto dopo aver esperito le progressioni di carriera del personale interno per i 24 posti vacanti. A tale procedura, conclusasi nel dicembre del 2019, ha fatto seguito nel 2020 l'assunzione di due sole unità, sicché al termine dell'anno, per effetto delle sopravvenute cessazioni, la consistenza effettiva in servizio risultava pari a 45 unità. A tali vacanze si è fatto fronte facendo ricorso ad una proroga dell'istituto della somministrazione.

Nel settembre 2020 è stata avviata una selezione pubblica per la copertura di 19 posizioni vacanti in organico. La procedura ha consentito di assumere, nell'anno 2021, n. 7 unità (più altre 5 unità a decorrere da gennaio 2022), sicché alla data del 31 dicembre 2021, con una consistenza di 52 unità, le vacanze in organico si erano ridotte a 18 unità (1 dirigente, 3 quadri e 14 impiegati), riuscendosi a coprire nell'arco di un quadriennio solo 6 posti vacanti.

Il Piano triennale del fabbisogno di personale per il triennio 2023-2025, quale sezione del Piano integrato di attività e di organizzazione (Piao) approvato con decreto n. 23 del 7 febbraio 2023, illustra una consistenza organica, al 31 dicembre 2022, sensibilmente incrementata, con n. 61,84 dipendenti, equivalenti a n. 61 dipendenti a tempo pieno ed n. 1 dipendente a tempo parziale a 32 ore settimanali.

Come illustrato nel Piao 2023/2025 l'AdSP MI, successivamente alla definizione dei fabbisogni quali/quantitativi del personale delineati con la partecipazione dei dirigenti dell'Ente, che hanno rivisto la mappatura dei processi e le relative attività dell'Ente, ha proposto al Ministero vigilante, ai sensi dell'art. 12, c. 2, lettera b) della l. n. 84 del 1994, la modifica della pianta organica approvata preliminarmente dal Comitato di gestione con delibera n. 10 del 22 giugno 2023 finalizzata ad ottimizzare l'impiego delle risorse pubbliche disponibili ed a perseguire gli obiettivi di *performance* organizzativa ed erogare i migliori servizi alla collettività.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con foglio prot. 0021648 dell'11 luglio 2023, ha approvato la proposta di modifica della pianta organica che prevede 71 unità, escluso il Segretario generale secondo la seguente articolazione:

Tabella 4 - Pianta Organica

Pianta organica approvata con nota prot. M_INF.VPTM. 21648 - 11.07.2023		
DIRIGENTE	DIR	5
QUADRO	A	5
QUADRO	B	4
IM	1°	14
IM	2°	20
IM	3°	10
IM	4°	13
TOTALE		71

Fonte: dati AdSP

La tabella seguente evidenzia l'evoluzione della consistenza del personale in servizio al termine degli anni 2020, 2021 e 2022 e 2023, posta a raffronto con la dotazione organica approvata al termine dell'esercizio 2017. Dai dati si evince come al termine 2023 le vacanze

in organico siano pari a 11,16 unità rispetto alle 8,16 del 2022 in ragione della:

- a. messa in quiescenza, nel mese di luglio, di un dipendente inquadrato al 2° livello allocato nella Direzione Affari generali ed internazionali;
- b. messa in quiescenza, nel mese di dicembre, di un dipendente inquadrato al QB allocato presso la Direzione tecnica;
- c. dimissioni, nel mese di novembre 2023, di un dipendente inquadrato al 2° livello allocata temporaneamente presso l'Ufficio USOS della Direzione tecnica.

Tabella 5 - Dotazione organica e consistenza del personale

Categorie	Pianta organica	Consistenza effettiva			
	Del. 15/12/2017	2020	2021	2022	2023
Dirigenti	5	4	4	4	4
Quadri A	3	0	0	0	3
Quadri B	6	6	6	6	3
Livello 1°	7	4	6	6	5
Livello 2°	11	10	11	11	9
Livello 3°	20	16	17	18	18
Livello 4°	16	3	7	15,84	15,84
Livello 5°	2	2	1	1	1
TOTALI	70	45	52	61,84	58,84

Fonte: Piani triennali del fabbisogno di personale e note integrative al rendiconto generale

È da aggiungere che attualmente, l'AdSP si avvale di:

- n. 4 unità assunte a tempo determinato ai sensi dell'art. 1, c. 14, del d.l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, e impiegate all'interno dell'Ufficio speciale opere strategiche (Usos);
- n. 2 unità in somministrazione destinate allo svolgimento delle attività connesse al funzionamento dell'istituita Zona franca doganale, ai sensi dell'art. 1, c. 316, lett. b), l. n. 160 del 2019;
- n. 1 unità in somministrazione assegnata alla Direzione Tecnica sezione manutenzione a far data da novembre 2023.

Nel corso del 2024 si sono concluse le procedure selettive, con l'assunzione, avvenuta a marzo 2024, di n. 1 Dirigente della Direzione Affari Generali ed internazionali.

3.3 Spesa per il personale

Il personale dell'AdSP è inquadrato nel c.c.n.l. dei lavoratori dei porti, mentre al personale dirigente si applica il c.c.n.l. per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi sottoscritto da Federmanager-Assoporti.

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente impegnata per il personale nel periodo in esame, incluso il Segretario generale, con le rispettive variazioni percentuali del 2022 rispetto all'esercizio precedente.

Tabella 6 - Spesa per il personale in servizio

	2021	2022	Var. 2021/2022%
Emolumenti e rimborsi spese al Segretario generale	147.599	173.222	17,36%
Emolumenti fissi	1.876.055	2.323.242	23,84%
Emolumenti variabili	29.599	39.980	35,07%
Indennità e rimborso spese di missione	6.783	70.216	935,18%
Altri oneri per il personale	0	4377	0,00%
Spese per l'organizzazione di corsi di formazione	45.195	34.395	-23,90%
Oneri previdenziali, assist. e fiscali a carico dell'Ente	1.044.458	1.129.738	8,17%
Oneri della contrattazione decentrata	1.811.212	1.468.288	-18,93%
Oneri della contrattazione decentrata riferiti al Segretario generale	35.949	39.646,00	10,28%
Totale	4.996.850	5.283.104	5,73%

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Dai dati esposti si evidenzia un incremento complessivo della spesa per il personale del 5,73 per cento, dovuto, principalmente, all'aumento di 9.84 unità della consistenza effettiva al 2022.

Con riferimento, poi, al sensibile aumento delle indennità e dei rimborsi spese di missione, l'Amministrazione ha addotto, quale motivo principale del notevole aumento, la cessata emergenza pandemica, ricordando che nel corso degli esercizi 2020 e 2021 la maggior parte degli eventi fieristici è stata annullata e che la totalità dei corsi di formazione seguiti dal personale dipendente si è svolta in modalità videoconferenza o webinar anziché in presenza. La tabella che segue evidenzia l'andamento dei valori del costo unitario medio del personale per gli esercizi 2019, 2020, 2021 e 2022, il cui livello finale si mostra alquanto elevato, specie se proporzionato al livello delle entrate correnti (euro 25.664.052). Ai fini della sua individuazione, il costo globale per il personale (comprensivo delle retribuzioni del Segretario generale nonché della quota di accantonamento al fondo per il Tfr ed al fondo di previdenza integrativa) è tratto dal conto economico.

Tabella 7 - Costo unitario medio del personale

2019			2020			2021			2022		
Costo globale	Unità in servizio	Costo medio unitario	Costo globale	Unità in servizio	Costo medio unitario	Costo globale	Unità in servizio*	Costo medio unitario	Costo globale	Unità in servizio *	Costo medio unitario
4.156.000	45	92.356	3.979.554	46	86.512	5.338.704	53	100.730	5.758.626	62,84	91.639

(*) Compreso il Segretario generale.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati forniti dall'AdSP

Con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 21 febbraio 2022, è stato approvato il Sistema di misurazione e valutazione della *performance* 2022/2024, seguito dalla elaborazione del Piano della *performance* (aggiornato nel mese di aprile 2022) e dalla relativa assegnazione degli obiettivi organizzativi ed operativi necessari per l'erogazione delle premialità di risultato.⁸ Il sistema di misurazione e valutazione della *performance* è attivo dal 2019.

Con riguardo alle misure di prevenzione della corruzione, l'AdSP ha aggiornato, con decreto presidenziale n. 57 del 28 aprile 2022, il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza per il triennio 2022-2024. La relazione del Rpct, pubblicata nell'apposita sezione del sito amministrazione trasparente, ha attestato che *"non si sono verificati fenomeni corruttivi o segnalazioni di illecito"*.

Il Responsabile Rpct nella predetta relazione, ha anche evidenziato che non sono state programmate misure specifiche di rotazione del personale né nel Ptpct o nella sezione Anticorruzione e Trasparenza del Piao né si è previsto di realizzare interventi correttivi. Attesa la carenza di personale si è proceduto, ove possibile, alla sola rotazione all'interno delle direzioni.

Al riguardo va ricordato che la rotazione del personale sia dirigenziale che non dirigenziale risponde ad una specifica disposizione normativa - l'art. 1, c. 5, lett. b) e c. 10 della l. n. 190 del 2012 - che impone che vengano assicurate, nei settori maggiormente a rischio, adeguate forme di rotazione.

Nel caso di specie, il mero richiamo alle carenze di organico non appare motivo sufficiente per esentare l'amministrazione dall'effettuare la prevista rotazione atteso che, come già visto, nel 2022 la consistenza organica dei dipendenti si è discostata di sole nove unità rispetto a quelle previste nella pianta organica dell'AdSP MI e, in particolare, con riferimento al ruolo

⁸ Gli obiettivi assegnati al Segretario generale e alle direzioni competenti con decreto n. 41 del 30 marzo 2021, sono stati successivamente aggiornati a seguito dell'emanazione del decreto Mit n. 166 del 21 aprile 2021 di assegnazione degli obiettivi strategici ai Presidenti delle AdSP, così da far concorrere ogni articolazione della AdSP al loro conseguimento attraverso il coinvolgimento di tutte le risorse dell'Ente nell'attività necessaria. La relazione sulla *performance* 2021 ha sostanzialmente confermato il raggiungimento di quasi tutti gli obiettivi di *performance* organizzativa assegnati.

dirigenziale, di solo 1 unità.

In una prospettiva di semplificazione ed integrazione degli adempimenti programmatori a carico degli enti, l'art. 6 del citato d.l. n. 80 del 2021, ha introdotto un documento unico di programmazione che assorbe il piano triennale dei fabbisogni del personale, il piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza, il piano della *performance*, il piano organizzativo del lavoro agile e quello delle azioni positive. Il nuovo Piano integrato di attività e di organizzazione (Piao) per il triennio 2022-2024 è stato adottato, come detto, con decreto del Presidente n. 82 in data 28 giugno 2022, benché l'AdSP abbia provveduto, nelle previste scadenze, anche alla redazione dei singoli Piani che lo compongono.

Relativamente alle spese per le collaborazioni esterne, si evidenzia che nel periodo in esame non risultano somme impegnate sul capitolo di parte corrente relativo a consulenze, studi ed altre prestazioni professionali, in quanto dette somme sono state impegnate, sul capitolo "Spese diverse connesse al funzionamento degli uffici" (euro 130.250).

Tali somme, infatti, secondo quanto comunicato dall'amministrazione, si riferiscono ad appalti di servizi pubblicati nell'apposita sezione "bandi di gara" del sito amministrazione trasparente dell'Ente.

Dall'analisi del prospetto presentato dall'amministrazione emerge che l'Ente ha affidato, fra gli altri, un servizio di supporto specialistico per la predisposizione del rendiconto di sostenibilità, un servizio di monitoraggio per la qualità dell'aria, un servizio di supporto specialistico e qualificato per alcune procedure di reclutamento, un servizio di responsabile per la protezione dei dati ASDP ed un servizio per l'esecuzione degli adempimenti connessi alla gestione del personale dipendente dell'Ente.

Alcune delle suddette prestazioni non appaiono riconducibili alla tipologia di "appalto di servizi", ma piuttosto a consulenze esterne. Al riguardo, si richiama l'attenzione degli organi di controllo interno ad una puntuale verifica in ordine alla natura delle suddette prestazioni e alla loro esatta collocazione in bilancio.

Sul punto l'amministrazione ha rappresentato di aver attuato le procedure principalmente a seguito di attestazione di carenza, nella dotazione organica, di personale in grado di espletare i servizi appaltati.

Le spese per gli incarichi ai componenti del collegio consultivo tecnico previsto dall'art. 6 del

d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ed ai componenti delle commissioni di collaudo di interventi infrastrutturali sono imputate al capitolo in conto capitale "Acquisizione, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari - approfondimento fondali", in quanto inserite nei quadri economici degli interventi di riferimento.

4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE DELLE OPERE PORTUALI

L'AdSP del Mar Ionio organizza la propria attività programmatica intorno a cinque atti di indirizzo fondamentali, previsti dalla l. n. 84 del 1994, come modificata dal richiamato d.l. n. 121 del 2021:

- il Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss), strumento di raccordo sistematico (in luogo del non più previsto Piano regolatore di sistema portuale) volto a delimitare gli ambiti portuali e a definire l'assetto complessivo e la destinazione d'uso delle diverse aree del porto;
- il Piano regolatore portuale (Prp), strumento attuativo della programmazione delle aree portuali e retroportuali delimitate dal Dpss, con la funzione di specificare le caratteristiche e la destinazione funzionale delle stesse, nonché localizzare le opere pubbliche e di pubblica utilità;
- il Piano operativo triennale (Pot), che, sulla base del Dpss, individua le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle;
- il Programma triennale delle opere (Pto), che indica, ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, tempi e risorse destinate ai lavori da eseguire;
- il Piano integrato di attività ed organizzazione (Piao);
- il Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale (Deasp): Il Deasp recepisce quanto previsto all'art. 5 del d.lgs. n. 169 del 2016 che introduce l'art. 4 bis alla legge n. 84 del 1994 "Sostenibilità energetica". L'AdSP promuove la redazione del Deasp con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂.

Il nucleo di detto processo programmatico consiste nella ricerca delle soluzioni organizzative capaci di collegare le priorità individuate a livello di programmazione strategica agli obiettivi gestionali complementari da conseguire.

4.1 Documento di programmazione strategica di sistema e Piano regolatore portuale

L'approccio seguito dal d.lgs. n. 232 del 2017 ("Correttivo porti") assumeva il Documento di pianificazione strategica di sistema quale strumento per definire gli obiettivi di sviluppo del sistema portuale e i contenuti sistemici di programmazione, perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali, retroportuali e di interazione porto-città, individuare i collegamenti viari e ferroviari con l'esterno nonché illustrare i criteri seguiti e le scelte operate nella individuazione dei contenuti delle rappresentazioni grafiche.

Per favorire l'integrazione dei piani regolatori in una effettiva pianificazione di sistema, l'art. 5 della l. n. 84 del 1994, come novellato dal d.l. n. 121 del 2021, ha concepito il nuovo Dpss come strumento di condivisione tra AdSP, comuni e regione interessata, degli elementi essenziali per lo sviluppo del territorio (quali obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali), ciò al fine di creare le condizioni per favorire l'armonico assetto infrastrutturale dei porti ed il loro miglior uso, nell'intento di amplificarne i traffici portuali.

L'AdSP del Mar Ionio ha avviato le attività di elaborazione del Dpss dopo l'entrata in vigore del d.l. n. 121 del 2021, tenendo conto, altresì, di quanto indicato dalla Corte costituzionale con la pronuncia n. 6 del 26 gennaio 2023⁹.

In tal senso, nell'anno 2023, si è proceduto all'affidamento del servizio di "redazione del Documento di Programmazione Strategica della AdSP MI e di supporto tecnico-operativo per la relativa approvazione" a società, disponendo conseguentemente con apposito ods n. 1 del 2 maggio 2023 l'avvio dell'attività affidate.

In data 2 aprile 2024, con nota prot. n. 8422, il soggetto incaricato ha trasmesso la documentazione costituente il Documento di programmazione strategica della AdSP MI, consistente in:

- Relazione illustrativa;
- 5 Schede tematiche complete di tavole;

⁹ Con detta pronuncia, la Corte costituzionale ha dichiarato, tra l'altro, costituzionalmente illegittima la procedura di approvazione del Dpss nella parte in cui non prevede la redazione di una relazione esplicativa nonché la previa intesa tra Stato e Regione territorialmente interessata in esito all'acquisizione del parere dei comuni che partecipano alla fase di adozione del Dpss. Quest'ultimo, infine, non può ricomprendere negli ambiti portuali aree esterne alla circoscrizione del sistema portuale né può imporre alla Regione l'obbligo di modifica dei vincoli paesaggistici.

- 3 Allegati (*report Forum Stakeholders*).

Conseguentemente, con delibera del Comitato di gestione n. 3 del 24 aprile 2024, è stato adottato il Dpss.

Allo stato attuale sono in corso le attività previste dalla vigente normativa finalizzate all'approvazione del Documento da parte degli Enti preposti.

Non essendo ancora il Dpss operativo, l'attività programmatica dell'AdSP si è incentrata sul Piano operativo triennale (di seguito "Pot") e sulla sue revisioni annuali, al quale è stato affidato il compito di tracciare le strategie di sviluppo del porto di Taranto su uno scenario temporale di breve periodo, uniformandosi agli altri documenti programmatici adottati dall'AdSP, rappresentati dal Piano regolatore portuale (di seguito Prp), dal Piao nel quale è presente il Piano delle *performance* contenente gli obiettivi stabiliti dal Mims (oggi Mit) per la determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle AdSP, oltre che dal "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica", approvato con il d.p.c.m. del 26 agosto 2015.

Al Piano regolatore del porto di Taranto è demandato il compito di entrare nel merito delle scelte tecniche e di tradurre i principi condivisi nel Dpss in articolati tecnici ed elaborati grafici. Il Prp, adottato dal Comitato portuale nel novembre 2007 previa intesa con il Comune di Taranto ed il parere favorevole con prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha ottenuto nel 2013 il parere favorevole della Regione Puglia in ordine alla valutazione ambientale strategica (Vas). Dopo l'approvazione definitiva della variante al Piano regolatore generale che recepiva il Prp, l'AdSP ha adottato in via definitiva gli elaborati grafici che costituiscono l'attuale Piano regolatore portuale (decreto n. 142 del 10 novembre 2021).

4.2 Piano operativo triennale

Le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche sono individuate, ai sensi dell'art. 9, c. 5, lett. b), della legge n. 84 del 1994 e ss.mm.ii., all'interno di un Piano operativo triennale (Pot), da aggiornare annualmente, che ha lo scopo di stabilire, le politiche da attuarsi per lo sviluppo del porto in coerenza con la capacità finanziaria dell'Ente.

Con delibera del Comitato di gestione n. 3 del 13 maggio 2020, è stato approvato il Pot 2020-2022, che declina 20 azioni strategiche inquadrabili in 5 obiettivi prioritari (innovazione, sostenibilità, porto e territorio, infrastruttura fisica e competitività, accountability

istituzionale). Con successive delibere del Comitato di gestione n. 16 del 21 dicembre 2021 e n. 18 del 20 dicembre 2022, l'Ente ha approvato le revisioni annuali relative agli anni 2021 e 2022. Al termine delle revisioni annuali di aggiornamento e conclusione del ciclo di programmazione, le azioni connesse agli obiettivi strategici, schematizzate nella seguente tabella, sono rimaste sostanzialmente invariate salvo lievi modifiche alle azioni 1 e 11.

Tabella 8 - Piano operativo triennale 2020-2022

OBIETTIVI	AZIONI
1. Innovazione	1. Realizzazione e avvio dell'acceleratore di <i>start up</i> "Faros" e promozione dell'innovazione in ambito portuale e logistico
	2. Digitalizzazione dell'Ente
	3. Sportello unico amministrativo (Sua)
	4. <i>Port community system</i> (Pcs)
	5. Innalzamento dei livelli di sicurezza dell'area portuale e delle aree industriali limitrofe, da estendere eventualmente anche in ambito Zes
2. Sostenibilità	6. Approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili e sviluppo dei carburanti alternativi e Lng
	7. Sviluppo della mobilità sostenibile in ambito portuale
	8. Sviluppare l'ambito della <i>circular economy</i>
	9. Governance innovativa per Taranto città portuale sostenibile.
3. Porto e territorio	10. "Porto e città": (ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare.
	11. Sviluppo dell'" <i>Open port-exhibition center</i> " del porto di Taranto
	12. Piano di interventi di rigenerazione di aree " <i>leisure/ambientali</i> " in ambito portuale e urbano: il <i>waterfront</i> come infrastruttura fisica e sociale in grado di generare nuove configurazioni e dimensioni progettuali.
4. Infrastruttura fisica e competitività	13. Efficientamento ed ottimizzazione dei servizi portuali
	14. Efficientamento ed ottimizzazione dell'infrastruttura esistente ed implementazione di nuove infrastrutture strategiche.
	15. Attrazione per investimenti: Zona economica speciale (Zes) ionica e Zona franca doganale del porto di Taranto
	16. Valorizzazione del ruolo del porto di Taranto nell'ambito dei corridoi della rete Ten-T
	17. Promozione e <i>marketing</i> , supporto al <i>cluster</i> logistico- industriale-marittimo tarantino e avvio dello <i>Ionian cruise cluster</i>
5. Accountability istituzionale	18. Prevenzione della corruzione, <i>performance</i> e protezione dei dati personali
	19. Riorganizzazione delle risorse interne dell'Adsp attraverso interventi di implementazione, valorizzazione e <i>empowerment</i> delle risorse umane
	20. Relazioni internazionali e comunicazione istituzionale anche attraverso il portale <i>web</i> e i canali <i>social</i>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Pot - revisione 2022

Successivamente, con delibera del Comitato di gestione n. 4 del 6 aprile 2023 è stato approvato il nuovo Pot che interesserà l'arco temporale 2023-2025, caratterizzato da un nuovo set di azioni di sviluppo delle attività portuali e logistiche, articolato in 6 obiettivi prioritari (Business intelligence & Digital Operations, Sostenibilità e transizione ecologica ed

energetica, Porto e territorio, Infrastruttura fisica e logistica, Internazionalizzazione, Governance & Accountability).

Per l'anno 2022 gli obiettivi e le azioni strategiche del Pot si sono incrociati con gli obiettivi strategici ed operativi individuati nella direttiva del Mit adottata con decreto n. 28 del 4 febbraio 2022 ai fini della determinazione della parte variabile della retribuzione del Presidente dell'AdSP.

Questi ultimi hanno riguardato: 1) l'accelerazione della spesa in conto capitale, attraverso l'elaborazione di un cronoprogramma e la riduzione dei residui passivi; 2) l'istituzione dello Sportello unico amministrativo, attraverso il completamento delle procedure di digitalizzazione; 3) la rendicontazione di sostenibilità dell'Ente e la predisposizione del relativo modello; 4) l'attuazione degli interventi previsti dal Fondo nazionale complementare e dal Piano triennale dei dragaggi, attraverso la pubblicazione dei bandi di gara, l'aggiudicazione degli interventi secondo le tempistiche previste dal Fondo nazionale e l'attuazione degli interventi previsti dal Piano triennale dei dragaggi; 5) il completamento del Sistema informativo demanio marittimo (Sid), attraverso l'inserimento dei dati relativi alle concessioni demaniali.

4.3 Programma triennale delle opere pubbliche

La realizzazione delle opere, nell'anno oggetto di relazione, si svolgeva, ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016, sulla base di una programmazione triennale e di relativi aggiornamenti annuali, nel rispetto del Piano operativo triennale ed in coerenza con la programmazione di bilancio e le relative coperture finanziarie. Il Programma triennale delle opere (Pto) per il triennio 2022-2024 è stato adottato con decreto n. 132 del 21 ottobre 2021 ed è compilato sulla base degli schemi-tipo predisposti dal d.m. 16 gennaio 2018, n. 14, che costituiscono parte integrante del bilancio preventivo dell'esercizio. I nuovi interventi inseriti nell'elenco annuale dei lavori (scheda D del programma) sono quelli per i quali si è previsto l'avvio della procedura di affidamento lavori e per i quali è stato approvato almeno il progetto di fattibilità tecnico-economico (Pfte).

Il Programma ripropone per il 2022 due interventi già previsti nel Pto 2021-2023 (diga foranea - tratto di ponente e nuovo varco Est) e ne aggiunge altri due diretti a migliorare la fruibilità delle aree di connessione tra il porto e la città (Realizzazione dei parcheggi di superficie nelle

adiacenze del varco Est e nuova caserma della GdF). È stato poi previsto, da un accordo con il Comune di Taranto e il Comando della Marina Militare, l'intervento "Dismissione dagli usi militari, recupero valorizzazione culturale - turistica dell'area "ex stazione torpediniere" nel Mar Piccolo di Taranto con contestuale riallocazione di funzioni della M.M..

Lo stanziamento complessivo previsto dal Pto per il 2022 è di 37,6 milioni di euro. La misura dei finanziamenti complessivi previsti per l'esecuzione delle opere in programma nel successivo biennio è pari a 312,8 milioni per il 2023 e a 15,4 milioni per il 2024, di cui circa 93 milioni da attuare con risorse a destinazione vincolata per legge.

Nella tabella seguente sono poste a raffronto le diverse tipologie di entrate disponibili nell'arco temporale di validità del Pto 2021-2023.

Tabella 9 - Programma triennale delle opere pubbliche 2022-2024

Tipologia di risorse	Disponibilità finanziaria			
	Arco temporale di validità del programma			Importo totale
	2022	2023	2024	
Entrate a destinazione vincolata	15.760.000	305.100.000	12.000.000	332.860.000
Entrate da mutui	0	0	0	0
Apporti di capitali privati	0	0		0
Stanziamanti di bilancio	22.000.000	7.700.000	3.400.000	33.100.000
Totale	37.760.000	312.800.000	15.400.000	365.960.000

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati PTO 2022-2024

Con decreto n. 77 del 22 giugno 2022 è stata adottata la variazione al Pto, per il mutato quadro esigenziale e per l'acquisizione dei finanziamenti a valere sul Fondo nazionale complementare:

Tabella 10 - Programma triennale delle opere pubbliche 2022-2024 (Variazione)

Tipologia di risorse	Disponibilità finanziaria			
	Arco temporale di validità del programma			Importo totale
	2022	2023	2024	
Entrate a destinazione vincolata	12.889.065	252.705.000	28.400.000	293.994.065
Entrate da mutui	0	0	0	0
Apporti di capitali privati	0	0	0	0
Stanziamanti di bilancio	37.210.935	18.024.754	0	55.235689
Totale	50.100.000	270.729.754	28.400.000	349.229.754

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati PTO 2022-2024

Con decreto n. 117 del 17 ottobre 2022 è stato poi adottato il Pto 2023-2025, dal quale si evince

un mutamento nel programma realizzativo legato essenzialmente alla necessità di rispettare la programmazione delle opere finanziate con fondi Pnrr e Fondo complementare, destinate allo sviluppo delle infrastrutture portuali e l'elettrificazione delle banchine (cfr. art. 1, l. 101 del 2021).

4.4 Opere portuali ultimate e in corso di esecuzione nel 2022

Nel 2022 risultano in fase di attuazione tre interventi, per un costo complessivo di 113,8 milioni. Si tratta degli interventi di:

- a) dragaggio alla profondità di 16,5 mt. nell'area prospiciente il molo polisettoriale, dopo la realizzazione di un primo lotto funzionale della cassa di colmata (dove far refluire i sedimenti dragati) per l'ampliamento del V Sporgente; l'opera, prevista dal 2012 per un costo di 83 milioni da finanziare con risorse Pon, Fsc e Mattm, avrebbe dovuto essere ultimata entro il 31 gennaio 2023; al 31 dicembre 2021 risultavano emessi 21 s.a.l. per 48 milioni e al 30 settembre 2022 i s.a.l. registravano un avanzamento al 70 per cento dei lavori; i ritardi sono stati motivati con difficoltà tecniche e crisi aziendale dell'appaltatore, il quale, nel 2018, ha presentato istanza di concordato preventivo "in bianco"; allo stato, con decreto n. 26 dell'8 febbraio 2023 è stata disposta la risoluzione del contratto ai sensi dell'art. 5, c. 4, d.l. n. 76 del 2020 e con decreto n. 231 del 19 luglio 2023 i lavori sono stati affidati (previo interpello) ad altra impresa appaltatrice che procederà con tre consegne frazionate secondo un progetto di completamento aggiornato; l'ultimazione dei lavori è prevista per gennaio 2025;
- b) realizzazione di una rete di raccolta e collettamento delle acque piovane nelle aree comuni del porto e di una rete idrica e fognante nella zona di levante; l'opera prevede costi per 18 milioni finanziati con fondi AdSP; l'affidamento dei lavori è avvenuto nel gennaio 2021, con consegna effettiva nel marzo 2022; l'ultimazione dell'opera era inizialmente prevista per il 25 febbraio 2024; al 30 settembre 2022 i s.a.l. registravano un avanzamento al 10 per cento, giunto al 30 per cento nel settembre 2023. Attualmente l'amministrazione ha comunicato che è presumibile che l'ultimazione dei lavori avvenga entro il 31 dicembre 2024.
- c) realizzazione di un edificio da adibire a Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo; l'opera, da ultimare entro il 6 agosto 2019, prevede un costo di 12,8 milioni

finanziati con fondi AdSP; i ritardi sono stati giustificati con crisi aziendale dell'appaltatore, con conseguente istanza di concordato preventivo "in bianco".

L'amministrazione ha comunicato che con decreto n° 60 del 21 aprile 2023, preso atto del gravissimo ritardo nella realizzazione delle opere, si è proceduto alla risoluzione del contratto per inadempimento dell'appaltatore. Sono in corso le procedure per il completamento delle opere.

Questa Sezione rileva il sistematico ritardo nell'esecuzione delle opere, spesso non adeguatamente motivato.

4.5 Interventi relativi al Pnrr

L'AdSP del Mar Ionio partecipa direttamente alla realizzazione di sei progetti finanziati con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr). Cinque progetti sono finanziati in parte (per 90,7 milioni) con le risorse del fondo complementare al Pnrr (Pnc), di cui al richiamato d.l. n. 59 del 2021, e in parte con risorse proprie dell'Adsp del Mar Ionio per 68 milioni. Un sesto progetto, per un finanziamento di 50 milioni, attinge le risorse direttamente dalla misura M5C3 del PNRR, che prevede una dotazione di 630 milioni per interventi infrastrutturali per lo sviluppo delle Zone economiche speciali (Zes) nel periodo 2021-2026, di cui 108,1 milioni per la Zes interregionale Ionica¹⁰.

Nel complesso, secondo l'ultimo monitoraggio al 30 giugno 2024, i sei progetti realizzano un investimento di 208,7 milioni, di cui 158,7 milioni per interventi inquadrabili nella Missione 3 del Pnrr (Infrastrutture per la mobilità sostenibile), componente 2 (Intermodalità e logistica integrata), e i restanti 50 milioni per interventi inquadrabili nella Missione 5 (Coesione e inclusione), componente 3 (Interventi speciali per la coesione territoriale).

Quanto ai cinque progetti M3C2, tre di essi riguardano la realizzazione di impianti di elettrificazione "cold brownig" a servizio delle banchine pubbliche del porto commerciale di Taranto, del molo polisettoriale e del pontile petroli. I progetti mirano ad una sostanziale riduzione delle emissioni in atmosfera dovute alla produzione di energia elettrica dei natanti fermi in banchina attraverso l'uso di gruppi elettrogeni in dotazione alle navi.

Gli altri due progetti riguardano la realizzazione delle due nuove dighe foranee di protezione

¹⁰ V. decreto Mims n. 492 del 3 dicembre 2021.

del porto fuori rada, nel tratto di levante e di ponente. Gli interventi, divisi in due lotti funzionali, rientrano tra le opere previste dal nuovo Piano regolatore del porto di Taranto e mirano a ridurre il moto ondoso nelle banchine destinate ad ormeggio ed operazioni portuali, migliorando le manovre di ormeggio e riducendone i costi.

Nello specifico, l'AdSP con foglio n. 14544 del 25 maggio 2023 ha chiesto al Mit di riassegnare le somme attualmente destinate al finanziamento dell'opera "Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante" - CUP D51B20001160006 (c.d. Lotto II) - pari ad Euro 20.000.000,00 a parziale copertura dell'importo eccedente l'opera "Diga foranea fuori rada - tratto di ponente" - CUP D51H15000180005 (c.d. Lotto I), il cui importo è divenuto pari ad euro 44.100.000,00, finanziata attualmente per euro 15.700.000,00. Nelle more del favorevole pronunciamento del Mit, la maggiore spesa è garantita con fondi propri dell'AdSP. L'intervento Nuova diga foranea a protezione del porto di Taranto - tratto di levante, il cui costo è attualmente pari ad euro 60.000.000,00 è stato rinviato, comunque successivamente al reperimento delle risorse finanziarie necessarie.

Con riguardo all'intervento infrastrutturale M5C3 per la coesione territoriale della Zes Ionica, l'AdSP è impegnata, come soggetto attuatore, nella realizzazione di opere di infrastrutturazione primaria, di accessibilità stradale e terminal ferroviario nell'area "Eco industrial park" (parte ex Ilva), progetto già avviato dalla società partecipata "Distripark Taranto" S.c.a r.l. in liquidazione. Il Pfte, che prevede costi per 50 milioni, non è stato ancora approvato, né risultano effettuate anticipazioni o pagamenti.

Per l'attuazione dei sei progetti, l'AdSP ha dichiarato di non aver adottato, al momento, strutture dedicate o specifiche misure di programmazione, controllo, monitoraggio e rendicontazione, ma di aver solo previsto una contabilità separata dei relativi movimenti finanziari.

Si sottolinea l'importanza di assicurare la sollecita adozione delle misure di monitoraggio e rendicontazione.

Per potenziare la struttura organizzativa di supporto alla realizzazione delle infrastrutture portuali, l'AdSP ha, comunque, provveduto a costituire, come detto, l'Ufficio speciale opere strategiche (Usos), unità operativa collocata sotto la Direzione tecnica e Direzione legale e dotata di 4 unità di personale a tempo determinato (n. 3 unità allocate presso la Direzione tecnica ed n. 1 unità allocata presso la Direzione legale).

5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE

5.1 Attività concessoria ed autorizzatoria per le operazioni e i servizi portuali

Al fine di disciplinare le modalità di concessione e di autorizzazione delle attività di impresa sulle aree del demanio marittimo, l'AdSP si è dotata di apposito regolamento, adottato con ordinanza del Presidente n. 12 del 22 settembre 2015. Detto regolamento è stato oggetto, negli anni, di varie modifiche: da un lato, quelle approvate con ordinanza n. 18 del 21 dicembre 2018, al fine di recepire le indicazioni sia della circolare Mit n. 3087 del 5 febbraio 2018, in ordine ai criteri da utilizzare nella comparazione delle istanze di rilascio o di rinnovo delle concessioni demaniali marittime, sia dell'Autorità di regolazione dei trasporti stabilite con delibera n. 57 in data 30 maggio 2018, volte a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali; dall'altro, le modifiche introdotte dall'ordinanza n. 6 del 22 marzo 2021, al fine di disciplinare le modalità di presentazione delle istanze allo Sportello unico amministrativo (Sua), istituito in ottemperanza all'art. 15-bis della l. n. 84 del 1994, nonché per meglio definire alcuni aspetti procedurali afferenti l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo.

Con Ordinanza n. 15 del 10 giugno 2024, è stato approvato e adottato il "Regolamento Demanio Marittimo" comprensivo degli Allegati che ha modificato il precedente Regolamento "Procedure amministrative in materia di Demanio Marittimo".

Con tale nuovo Regolamento l'AdSP MI ha adeguato la disciplina delle concessioni ex art. 18 l. n. 84 del 1994 alle previsioni introdotte dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 28 dicembre 2022, n. 202, tenendo conto delle successive Linee guida approvate con decreto Mit n. 110 del 21 aprile 2023.

Per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, le imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16, 18 e 19 della l. n. 84 del 1994 sono tenute ad impiegare lavoratori temporanei forniti da un'apposita impresa portuale preposta alla selezione, formazione e avviamento del personale occorrente, ai sensi dell'art. 17 della medesima l. n. 84 del 1994. Alla fine del 2013, è stata avviata la procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento settennale di detto servizio a decorrere dal 17 aprile 2014. In data 12 marzo 2019, è stato autorizzato il subingresso di una nuova società consortile nel rapporto afferente al servizio di fornitura di

lavoro temporaneo di che trattasi¹¹. In prossimità della scadenza del settennato, con decreto presidenziale n. 116 del 30 dicembre 2020 è stata prorogata di due anni (fino al 22 aprile 2023) l'autorizzazione di cui all'art. 17, secondo il disposto dell'art. 199, c. 2, del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla l. 17 luglio 2020, n. 77. Prima di detta scadenza l'Ente ha ritenuto necessario attivare la proroga tecnica, approvata con decreto n. 59 del 21 aprile 2023, prevista nell'autorizzazione originaria al fine di garantire la continuità del servizio di fornitura di lavoro portuale temporaneo fino al 22 ottobre 2023.

Con delibera del 10 del 19 giugno 2017 è stata costituita, ai sensi dell'art. 4. del d.l. 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla l. 27 febbraio 2017, n. 18, l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, società *in house* interamente partecipata dall'AdSP nella quale sono confluiti i lavoratori in esubero delle imprese operanti, ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84 del 1994, nella movimentazione dei *container*, i quali, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali.

L'Agenzia, inizialmente costituita per la durata di tre anni e successivamente prorogata in diverse occasioni, da ultimo, al 31 dicembre 2024, in base alle modifiche introdotte dall'art. 24 bis del d.l. 7 maggio 2024, n. 60, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 luglio 2024, n. 85 (sul punto vedasi anche il par. 5.5), svolge attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi al di fuori della sfera di intervento dell'impresa preposta alla fornitura del lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17 della l. n. 84 del 1994.

Con riferimento a quest'ultima fattispecie va evidenziato che, nell'imminenza della scadenza dell'autorizzazione ex art. 17 l. n. 84 del 1994 con delibera del Comitato di gestione n. 11 del 4 agosto 2023, si disponeva di procedere alla costituzione di un'agenzia per la fornitura temporanea a partecipazione mista pubblico privata.

La costituenda S.r.l. avrebbe sostituito, alla scadenza dell'autorizzazione, l'attività della "Nuova Neptunia" S.c.a.r.l. nella fornitura di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17, c. 2, della l. n. 84 del 1994, non ritenendo l'AdSP del Mar Ionio percorribile la trasformazione della "Taranto Port Workers Agency" S.r.l., società *in house* di cui si dirà al paragrafo 5.5 in Agenzia

¹¹ In base al decreto presidenziale n. 75 del 3 luglio 2019, l'organico dell'impresa autorizzata alla fornitura della manodopera temporanea è stato determinato in n. 7 unità.

ai sensi dell'art 17, c. 5, stante l'ancora elevato numero di lavoratori da riassorbire (356 unità al 31 gennaio 2023).

' Tuttavia, viste le determinazioni n. 92 in data 7 settembre 2023 con la quale questa Corte, ai sensi dell'art. 5, cc. 3 e 4, del d.lgs. 19 agosto 2016, n. 175, ha espresso parere negativo sull'operazione *de qua* e n. S4730 dell'Autorità Garante della concorrenza e del mercato (di seguito Agcom), acquisita al prot. n. 32577 in data 6 ottobre 2023, con le quali è stato espresso parere sfavorevole alla costituzione dell'Agenzia di che trattasi, si è ritenuto necessario procedere all'annullamento in autotutela della delibera n. 11 del 2023 cit.

Per una visione di sintesi dell'evolversi delle attività economiche e produttive presenti all'interno del porto di Taranto, le tabelle seguenti pongono a raffronto, per il periodo - 2019 - 2022 , da un lato, il numero delle imprese autorizzate alla movimentazione delle merci (su un massimo di 14 operazioni portuali autorizzabili) e ai relativi servizi portuali (su un massimo di 44 autorizzazioni per 11 tipologie diverse di servizi), dall'altro, il numero delle concessioni e delle autorizzazioni di tipo demaniale rilasciate nel medesimo arco temporale.

Tabella 11 - Imprese autorizzate per le attività di cui all'art. 16, l. n. 84/1994

Tipologia	2019	2020	2021	2022
Operazioni portuali	11	10	11	11
Servizi portuali	5	4	4	4
Totale	16	14	15	15

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 12 - Concessioni e autorizzazioni

Tipologia	2019	2020	2021	2022
Nuove concessioni ex art. 18 l. 84/94	2	0	0	0
Nuove concessioni ex art. 36 nav.	7	7	7	5
Rinnovi	17	6	9	9
Autorizz. anticipata occupaz. ex art. 38 nav.	1	0	0	0
Autorizz. esecuz. nuove opere ex art. 55 nav.	1	0	2	1
Subingressi nelle concessioni ex art. 46 nav.	4	2	1	0
Atti o licenze suppletive ex art. 24 reg. nav.	1	2	2	2
Totale	33	17	21	17
Licenze totali	64	64	66	63
Atti formali totali	6	6	7	7
Autorizz. anticipata occupaz. ex art. 38 nav.	1	1	1	1
Totale	71	71	74	71

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

L'amministrazione ha riferito che, come espressamente previsto dal Regolamento "Procedure amministrative in materia di demanio marittimo" approvato ed adottato con Ordinanza n. 6

del 22 marzo 2021, le concessioni sono affidate sia in sede di primo rilascio che di rinnovo con procedura di selezione ad evidenza pubblica, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 18 del regolamento della navigazione marittima, con pubblicazione di un bando nel caso di procedimento avviato d'ufficio o di un avviso pubblico nel caso di procedimento avviato a seguito di istanza di parte nel quale si dà contezza della presentazione dell'istanza stessa. Ciò al fine di 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, garantendo condizioni di concorrenza effettiva.

Le misure emergenziali prodotte dalla pandemia hanno indotto l'AdSP a prorogare *ex lege*, le concessioni demaniali in scadenza secondo le disposizioni dettate dall'art. 199, c. 3, d.l. 34 del 2020, come modificate dall'art. 5, c. 3-bis, d.l. 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla l. 17 dicembre 2021, n. 215¹².

Relativamente ai provvedimenti di maggior impatto per lo sviluppo del porto, alcuni dei quali prorogati *ex lege*, si richiamano: la concessione rilasciata nel 2015, per la durata di anni 16, per l'esercizio dell'attività di movimentazione di prodotti petroliferi; le concessioni rilasciate nel 2019 per la gestione ventennale dell'approdo turistico per natanti da diporto presso il molo Sant'Eligio e dell'insediamento produttivo destinato all'imbarco di cemento nel porto mercantile; l'atto di concessione della banchina del molo polisettoriale, rilasciato nel 2019 per la durata di 49 anni, teso a rendere operativo il *terminal multipurpose* per promuovere lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei *container*, di merci varie e navi ro-ro¹³.

A questi si aggiunge l'atto formale di concessione in uso, rilasciato nel 2021 per la durata di anni venti, ai sensi del combinato disposto di cui agli artt. 36 cod. nav. e 6, cc. 4, lett. c) e 10, della legge n. 84 del 1994, delle aree demaniali marittime insistenti sul molo San Cataldo per l'esercizio del servizio di supporto al traffico crocieristico e la gestione dei relativi servizi di accoglienza.

Tra i provvedimenti rilasciati nell'anno 2022 si evidenziano i sottoindicati:

1. Atto suppletivo/di riordino n. 9/22 ad integrazione di quanto previsto nella precitata

¹² Decreto presidenziale n. 32 del 1° marzo 2022.

¹³ Le navi ro-ro (*roll-on/roll-off*) caricano merci, vetture e passeggeri senza l'utilizzo di gru o altri equipaggiamenti di carico.

concessione demaniale marittima nr. 01/2015 e successivo atto di sottomissione nr. 15/2019, con il quale sono state autorizzate le seguenti variazioni:

- ampliamento del pontile petroli di cui al progetto Tempa Rossa;
- deviazione del canale di scarico "A";
- impianto di "recupero vapori";
- sistemazione generatore a servizio della piattaforma P3;
- attraversamento ferroviario tubiero;
- vasca condense vapori.

Quanto sopra fino al 31 dicembre 2032 (data di scadenza del cennato Atto di concessione n. 1/15).

2. Atto suppletivo n. 15/2022 rilasciato alla Taranto Cruise Port - ad integrazione di quanto previsto nella precitata concessione demaniale marittima nr. 08/2021 - con il quale è stato autorizzato, ex art. 24 Reg. cod. nav., l'ampliamento delle superfici in concessione presso la banchina ovest del Molo San Cataldo oltre che l'installazione di strutture prefabbricate per l'esercizio del servizio di supporto ai crocieristi nel porto di Taranto nonché di ogni altra attività ad esso inerente o connessa.

Nel corso dell'anno 2022 l'AdSP ha avviato il procedimento per la variazione della concessione relativa all'insediamento produttivo destinato all'imbarco di cemento nel porto mercantile.

La chiesta variazione afferisce ad una ridotta configurazione dell'area in concessione a seguito della riconsegna alla AdSP di porzione di banchina di Calata IV dopo il collaudo dei lavori di risanamento dell'impalcato eseguiti dalla Cemitaly; ciò in conformità agli obblighi previsti nell'originario titolo concessorio.

Considerata la notevole durata di alcune delle concessioni in essere e la rilevanza degli atti suppletivi, questa Corte raccomanda il costante monitoraggio dei servizi resi dai concessionari e degli obiettivi di investimento da questi programmati, nonché la verifica della loro corretta attuazione e la sollecita adozione di misure correttive volte ad assicurarne l'adempimento, confrontando i risultati raggiunti con quelli attesi al fine di assicurarne la funzionalità e l'efficienza.

Per quanto concerne i canoni demaniali, la tabella seguente riassume il quadro degli importi accertati a titolo di canone concessorio per le attività economiche svolte nel porto di Taranto

nel periodo 2019-2022, distinti per funzioni e tipologia di attività.

Tabella 13 - Canoni di concessione aree demaniali

FUNZIONI	CATEGORIE	CANONI				▲ %
		2019	2020	2021	2022	2022/2021
COMMERCIALE		1.192.822	156.860	2.018.897	2.048.148,00	1,43
	<i>Terminal operators / Imprese portuali</i>	1.160.357	100.438	1.958.256	2.025.289,00	3,42
	Attività commerciali	32.465	35.488	49.447	22.859,00	-53,77
	Magazzini portuali	0	20.934	11.194	0	-100,00
INDUSTRIALE E PETROLIFERA		1.011.086	907.775	998.901	0	-
	Attività industriali	799.344	717.007	776.355	0	-
	Depositi costieri	211.742	190.768	222.546	0	-
TURISTICA E DA DIPORTO		110.919	75.775	96.764	0	-
	Attività turistico ricreative	1.422	2.500	2.699	0	-
	Nautica da diporto	109.497	73.275	94.065	0	-
INTERESSE GENERALE		149.498	210.347	230.645	56.223,00	-75,62
	Servizi tecnico nautici	47.500	74.173	74.828	11.689,00	-84,38
	Infrastrutture	14.036	45.405	39.387	3.742,00	-90,50
	Imprese esecutrici di opere in porto	87.962	90.769	116.430	40.792,00	-64,96
SERVIZIO PASSEGGERI		0	0	2.500	0	-
	Servizio passeggeri	0	0	2.500	0	-
VARIE		3.803	19.436	10.212	0	-
TOTALE GENERALE		2.468.128	1.370.194	3.357.919	2.104.371	-37

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Dall'esame delle varie tipologie di canoni concessori emerge la marcata prevalenza delle concessioni per attività di carattere commerciale e industriale; le attività residue hanno, generalmente, portata più limitata, ma manifestano una diffusa tendenza in crescita.

In particolare, si evidenzia che nel 2022, su un totale di canoni accertati pari a euro 2.104.371, la quasi totalità rinviene dalle sole concessioni al *terminal operator* ed alle imprese portuali. Tra queste rileva la richiamata concessione (per la durata di 49 anni) rilasciata nel 2019 al *terminal operator* della banchina del molo polisettoriale, in ordine alla quale sono stati accertati canoni per un importo di euro 2.025.219.

Con riferimento alla somma accertata nell'anno 2022, si evidenzia come nella tabella di cui sopra alcune tipologie di concessioni riportino "valore zero" come canone accertato in quanto gli stessi sono stati accertati in conto competenza nell'anno 2023. La differenza rispetto al dato relativo al precedente esercizio finanziario viene motivata nella relazione del Presidente al conto consuntivo 2022, con la necessità di attendere l'incasso per poter determinare la base imponibile ai fini dell'Ires come previsto dal comma 9-quater dell'art. 4 bis del d.l. 16 giugno 2022, n. 68 che dispone che "I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge e di cui all'articolo 36

del codice della navigazione, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese".

Tale impostazione non appare in linea con i criteri contabili di redazione del bilancio finanziario di competenza. Infatti, spostando all'anno successivo accertamenti di competenza dell'esercizio in esame, si incide sui risultati di bilancio. Quest'ultimo, peraltro, essendo presentato nel mese di aprile dell'esercizio 2023, ben consente di conoscere in tempo utile gli importi effettivamente da riscuotere a prescindere dal momento della riscossione effettiva.

Si segnala, altresì, come anche nell'anno 2021, in considerazione del calo dei traffici portuali derivanti dall'emergenza Covid-19, l'AdSP abbia provveduto alla riduzione dei canoni concessori previsti in applicazione dell'art. 199, c. 1, lett. a), del d.l. n. 34 del 2020, come modificato dall'art. 4, c. 5, lett. a), d.l. n. 121 del 2021. Atteso che i canoni relativi al 2021 sono stati già incassati dall'AdSP, la restituzione di quanto non dovuto dagli aventi diritto in applicazione del citato art. 199, è stata differita al 2022, previa verifica della relativa documentazione giustificativa. L'AdSP, in relazione alle domande pervenute e sulla base delle verifiche della documentazione giustificativa, con decreto n. 73 del 29 maggio 2023 ha disposto il rimborso delle somme in riduzione dei canoni 2021; somme bonificate, del pari nell'anno 2023, ai concessionari aventi diritto.

Nella tabella seguente sono riassunte, per gli esercizi dal 2018 al 2022, le entrate accertate e le riscossioni di competenza per canoni demaniali, con indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti e sugli accertamenti per canoni.

Tabella 14 - Canoni demaniali - Accertamenti e riscossioni anni 2018-2022

Esercizio	Accertamenti per canoni	Entrate correnti	Incidenza %	Canoni riscossi c/competenza	Incidenza %
	(a)	(b)	a/b	(c)	c/a
2018	1.456.587	24.787.436	5,9	359.364	24,7
2019	2.468.128	30.585.171	8,1	1.307.032	53
2020	1.370.194	23.065.733	5,9	149.919	10,9
2021	3.357.919	27.832.264	12,1	149.550	4,4
2022	2.104.370	25.664.052	8,2	2.104.370	100

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Nel 2022 gli importi in tabella risultano alterati in conseguenza del criterio seguito di

accertare solo al momento della riscossione, come sopra rilevato.

Nel complesso, si evidenzia la ridotta incidenza dei canoni concessori rispetto alle entrate correnti, con contestuale riduzione rispetto al precedente esercizio finanziario (passando dal 12,1 all' 8,2 per cento).

Il principale fattore che condiziona la misura dei canoni è riferibile ad una delibera del Comitato portuale risalente al 21 novembre 2000, che stabilì, previo Accordo di programma, l'importo fisso (indicizzato) del canone dovuto per le attività industriali svolte dallo stabilimento siderurgico di Taranto su una vasta area demaniale corrispondente al 43 per cento dell'intero compendio demaniale del porto. A tale riguardo, sarebbe opportuno verificare, alla luce del piano industriale del concessionario, quale sia l'effettivo utilizzo delle aree assegnate, ciò ai fini di una eventuale razionalizzazione logistica delle banchine.

Occorre rimarcare, infatti, che per espandere il bacino di utenza del sistema portuale è necessario, oltre al potenziamento infrastrutturale, anche un recupero di efficienza del sistema logistico, assicurando il pieno utilizzo delle banchine e ottimizzando i processi produttivi con operazioni più snelle e tempi di lavorazione delle merci più brevi, grazie a modelli organizzativi avanzati, maggiore automatizzazione e servizi integrati e affidabili.

5.2 Servizi di interesse generale

Dopo la novella all'art. 6, c. 4, lett. c), della l. n. 84 del 1994 ad opera del d.lgs. n. 232 del 2017, le attività dirette alla fornitura di servizi di interesse generale agli utenti portuali non sono più individuate con decreto del Mit, ma è compito di ciascuna AdSP definirle e determinarne le modalità di affidamento¹⁴.

Con particolare riferimento al servizio di pulizia e raccolta rifiuti nelle aree comuni, comprensivo del conferimento dei rifiuti al recupero ed allo smaltimento, il nuovo affidamento decorre dal 30 novembre 2021 per la durata di 3 anni.

Il servizio di ritiro rifiuti da bordo delle navi in sosta nel porto mercantile di Taranto è stato affidato, invece, in data 4 aprile 2019 per un periodo fino al 28 febbraio 2025¹⁵.

¹⁴ Cfr. in tal senso circolare Mit del 17 aprile 2018.

¹⁵ A seguito di ordinanza n. 28 del 2021, il servizio di raccolta, trasporto, trattamento, recupero e/o smaltimento delle acque di sentina, delle acque di lavaggio (*slops*), delle morchie aventi punto di infiammabilità superiore a 60° e delle acque di zavorra da bordo delle navi in sosta nel porto di Taranto ed in rada può essere svolto dai soggetti in possesso di tutti i requisiti ed autorizzazioni previste dalla vigente normativa nazionale e locale ove iscritti nel registro tenuto dall'AdSP ai sensi dell'art. 68 del codice della navigazione.

Al fine di programmare e razionalizzare le spese di gestione dei servizi di interesse generale e di manutenzione ordinaria dei manufatti e degli impianti portuali, nel novembre 2019 l'AdSP ha deciso di fare ricorso ad un contratto di *global service*, procedura che si è conclusa nel dicembre 2021 con l'affidamento del servizio ad un raggruppamento temporaneo di imprese (poi trasformatosi in società consortile), per la durata di 3 anni ed un costo complessivo di euro 8.853.575¹⁶. Le attività comprendono la manutenzione di strade e piazzali, parti comuni di edifici e manufatti, aree verdi, impianti di illuminazione pubblica, rete idrica potabile e industriale, rete fognaria e impianti di acque meteoriche.

5.3 Traffico portuale

Il traffico delle merci in transito dal porto di Taranto è fortemente influenzato dal traffico industriale legato all'attività siderurgica. Nel 2022 è stato caratterizzato per il 55 per cento da rinfuse solide, riferite, per la maggior parte, all'industria siderurgica (-18,7 per cento); per il 24 per cento da rinfuse liquide (principalmente prodotti petroliferi) e per il 21 per cento da merci varie (-12,1 per cento). Per quanto riguarda il traffico container, sono presenti segnali di crescita (+121,8 per cento). Rispetto alla movimentazione passeggeri, il dato rivela una crescita notevole rispetto al 2021, pari al 35,5% (108.810 passeggeri totali), legata soprattutto all'aumento del numero di scali e di compagnie crocieristiche rispetto al 2021.

La riduzione del volume complessivo dei traffici (-16,87 per cento) si riflette sulle collegate entrate tributarie (- 10 per cento), come si evince dalla tabella seguente che mette a confronto i dati aggregati relativi al traffico registrato negli anni 2019-2022 con i relativi proventi finanziari legati alla movimentazione delle merci.

¹⁶ Decreto presidenziale n. 155 del 2 dicembre 2021.

Tabella 15 - Traffico portuale e relativo gettito

	2019	2020	2021	2022	Δ %
					21/22
MERCI (tonnellate)					
- Rinfuse liquide	4.344.056	4.278.384	4.256.063	3.550.557	-17
- Rinfuse solide	9.170.869	8.290.602	9.771.650	7.944.220	-19
- Merci varie	4.610.246	3.208.996	3.501.470	3.077.988	-12
Totale Merci	18.125.171	15.777.982	17.529.183	14.572.765	-16,87
CONTAINER (unità TEU movimentate)	0	5.512	11.841	26.269	121,85
NAVI (unità)	1.993	1.884	1.977	1763	-10,82
PASSEGGERI (unità)	9.205	0	80.309	108.810	35,49
Tasse portuali sulle merci (accertamenti)	12.351.464	9.385.893	10.890.216	9.811.037	-10
Tasse di ancoraggio (accertamenti)	5.712.747	4.038.463	5.874.139	5.880.379	0
Totale Tasse	18.064.211	13.424.356	16.764.355	15.691.416	-6,4

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

5.4 Attività negoziale

L'attività negoziale e, in particolare, l'approvvigionamento di beni e servizi nonché l'esecuzione dei lavori sono regolamentati dalle disposizioni del Codice dei contratti pubblici, del Codice civile, dei decreti attuativi emanati dai Ministeri competenti in materia, dalle Linee guida Anac di attuazione del Codice e, da ultimo, dalla legislazione emergenziale che ha apportato sia deroghe transitorie sia modifiche permanenti alla disciplina codicistica richiamata (cfr. d.l. 76 del 2020 conv. in l. 120 del 2020 e mod. dal d.l. 77 del 2021 conv. in l. 108 del 2021). L'Ente riferisce che tali attività sono svolte nel rispetto del Regolamento di amministrazione e contabilità e del Regolamento per l'acquisizione di beni, servizi e lavori (che disciplina e armonizza le procedure interne di acquisto) di cui l'Ente stesso si è dotato. Quest'ultimo è stato oggetto di revisione con decreto n. 29 dell'11 marzo 2021, anche al fine di aggiornarlo con le intervenute modifiche/innovazioni legislative in materia, con particolare riferimento al regime derogatorio temporaneo introdotto dal d.l. n. 76 del 2020 conv. in l. n. 120 del 2020 e ss.mm.ii. su richiamato.

L'attività negoziale relativa all'approvvigionamento di beni e servizi nonché all'esecuzione dei lavori è svolta da due distinti settori organizzativi interni: la Sezione gare e contratti e la Sezione economato. In particolare, la Sezione gare e contratti è competente per le acquisizioni di beni e servizi di qualsiasi importo non elencate nel regolamento interno n. 29 del 2021 cit. di competenza della Sezione economato, per gli affidamenti di beni e servizi di valore superiore ad euro 40.000 (soglia innalzata a euro 139.000,00 d.l. 77 del 21, conv. in l. 108 del 2021), per gli affidamenti dei lavori pubblici e per le concessioni ex artt. 164 e segg. del d.lgs.

50 del 2016 di qualsiasi importo.

Dal mese di novembre 2021, in ottemperanza alle disposizioni di cui agli artt. 40 e 58 del d.lgs. n. 50 del 2016, l'AdSP si è dotata di una nuova piattaforma di *e-procurement* per le gare telematiche, gestita da società esterna, mentre con decreto n. 119 del 24 ottobre 2022 ha istituito il nuovo Albo telematico degli operatori economici per lo svolgimento delle procedure negoziate di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alla soglia comunitaria, ai sensi degli artt. 36, c. 2, 63 e 157, c. 2, del Codice dei contratti pubblici, nonché per le procedure di cui all'art. 1 del d.l. n. 76 del 2020. Con lo stesso decreto è stato approvato il relativo regolamento interno per l'istituzione e la gestione del nuovo Albo telematico dei fornitori.

In tema di utilizzo degli strumenti di acquisto centralizzato, l'AdSP ha comunicato di aderire al sistema delle convenzioni stipulate dalla Consip, di cui all'art. 26, commi 1 e 3, della l. 23 dicembre 1999, n. 488, e al Mercato elettronico della Pubblica amministrazione (MePa), di cui all'art. 36, c. 6, del d.lgs. n. 50 del 2016.

Secondo quanto dichiarato dall'amministrazione, per gli affidamenti diretti l'AdSP per l'anno in esame ha osservato il principio di rotazione degli inviti e degli affidamenti, a norma dell'art. 36, c. 1, del citato d.lgs. n. 50 del 2016 e delle Linee guida Anac n. 4 recanti "*Procedure per l'affidamento dei contratti pubblici di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria, indagini di mercato e formazione e gestione degli elenchi di operatori economici*", come peraltro previsto nel citato regolamento interno per l'acquisizione di beni, servizi e lavori.

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi ai contratti stipulati dalla Sezione gare e contratti nell'anno 2022, distinti per tipologia di procedura adottata con indicazione della spesa complessiva sostenuta.

Tabella 16 - Procedure di aggiudicazione anno 2021/2022 - Sezione gare e contratti

2021								
Tipologia	N contr. Complessivi		Importo di aggiudicazione		Incid. % tot. contr.		Incid. % tot. spesa	
	complessivi	di cui MEPA	complessivi	di cui MEPA	complessivi	di cui MEPA	complessivi	di cui MEPA
Affidamento diretto ex art. 1, co. 2, lett. a) del D.L. n. 76/2020, conv. in legge n. 120/2020, mod. dal d.l. n. 77/2021, conv. in legge n. 108/2021 (anche mediante piattaforma MePA)	11	7	€ 547.562,63	248.358,25	44,00%	28,00%	8,44%	3,83%
Affidamento diretto ex art. 1, c. 2, lett. a) del d.l. n. 76/2020, mod. dal d.l. n. 77/2021 (anche mediante piattaforma MePA) con confronto tra preventivi	10	6	€ 260.308,52	194.909,33	40,00%	24,00%	4,01%	3,00%
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando di gara art. 63 d.lgs. 50/2016	2	0	€ 379.723,64	0	8,00%	0,00%	5,85%	0,00%
Procedura aperta art. 60 d.lgs. 50/2016	2	0	€ 5.299.970,17	0	8,00%	0,00%	81,69%	0,00%
Convenzioni Consip, accordi quadro	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
TOTALE	25	13	6.487.564,96	443.267,58	100,00%	52,00%	100,00%	6,83%
2022								
Tipologia	N contr. Complessivi		Importo di aggiudicazione		Incid. % tot. contr.		Incid. % tot. spesa	
	complessivi	di cui MEPA	complessivi	di cui MEPA	complessivi	di cui MEPA	complessivi	di cui MEPA
Affidamento diretto ex art. 1, c. 2, lett. a) del d.l. n. 76/2020, mod. dal d.l. n. 77/2021 (anche mediante piattaforma MePA)	18	11	517.423,94	450.966,67	72,00%	44,00%	3,77%	3,29%
Affidamento diretto ex art. 1, c. 2, lett. a) del d.l. n. 76/2020, mod. dal d.l. n. 77/2021 (anche mediante piattaforma MePA) con confronto tra preventivi	3	1	35.159,97	1.540,00	12,00%	4,00%	0,26%	0,01%
Procedura competitiva con negoziazione ex art. 1, c. 2, lett. b) del d.l. n. 76/2020, mod. dal d.l. n. 77/2021 (mediante piattaforma di e-procurement in dotazione all'Ente)	1	0	263.698,24	0	4,00%	0,00%	1,92%	0,00%
Procedura negoziata senza pubblic. del bando di gara art. 63 d.lgs. 50/2016	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Procedura aperta art. 60 d.lgs. 50/2016 (mediante piattaforma di e-procurement in dotazione all'Ente)	3	0	12.907.340,17	0	12,00%	0,00%	94,05%	0,00%
Accordi quadro	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
TOTALE	25	12	13.723.622,32	452.506,67	100,00%	48,00%	100,00%	3,30%

Fonte: AdSP Mar Ionio

Come si evince dalle tabelle precedenti, l'incidenza del numero dei contratti stipulati con affidamento diretto è rimasta uguale al 2021, pari all'84 per cento dei contratti totali (era il 75 per cento nel 2020 e l'84 per cento nel 2021). Il valore della spesa relativa agli affidamenti

diretti, la cui incidenza passa dal 12,4 per cento nel 2021 al 4,0 per cento nel 2022, è però diminuita dell'8,4 per cento.

Si segnala, infine, che, a seguito del recepimento della determinazione del Collegio consultivo tecnico del 22 marzo 2022, è stato sottoscritto in data 3 agosto 2022 n. 1 atto aggiuntivo, per un importo complessivo di euro 41.184.998,56 (dato non riportato in tabella).

L'Atto aggiuntivo afferisce alla concessione, ai sensi degli artt. 8 e 10 del d.lgs. 190 del 2002 e degli artt. 37 bis e ss. della l. n. 109 del 1994 e smi, della progettazione ed esecuzione dei lavori di realizzazione del nodo infrastrutturale del Porto di Taranto - Piastra logistica integrata al Sistema transeuropeo intermodale del Corridoio Adriatico e della gestione della Piattaforma logistica.

In assenza di accordo sulla revisione del Pef e al fine di prevenire e risolvere le controversie derivanti dalla vigenza della Convenzione, con la determinazione n. 22 marzo 2022 - avente natura di lodo contrattuale - il Collegio consultivo tecnico ha stabilito (a) che l'accordo sul ribilanciamento del Pef "non sia tecnicamente conseguibile e [...] non esistano altre strategie finanziarie o altre forme di bilanciamento che possano - nell'alveo del contratto - assicurare il riequilibrio del PEF"; (b) l'impossibilità di utilizzazione in concreto delle prestazioni dedotte nel contratto; (c) che il valore complessivo dei costi sostenuti dal concessionario nell'ambito del rapporto concessorio sia pari a euro 41.184.998,56, ammontare derivante dalla quota di finanziamento a carico del concessionario, pari ad euro 37.544.000,00 e dagli extra costi pari ad euro 3.640.998,56, riconosciuti dalla Concedente con il decreto n. 99 del 2021.

Pertanto, con separato atto, le Parti hanno concordato che, a seguito dello scioglimento del rapporto, al Concessionario spetti un corrispettivo in misura pari ai costi sostenuti per la realizzazione dell'Opera, corrispondente a euro 41.184.998,56.

Dal confronto dei contratti stipulati dal Servizio economato, risulta in forte crescita soprattutto il ricorso all'affidamento diretto (+ 378 per cento rispetto al 2021) ed in netto calo le convenzioni Consip o accordi quadro (-60,33 per cento rispetto al 2021)¹⁷. Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi ai contratti stipulati dalla Sezione economato nell'anno 2022, con relativa spesa sostenuta, distinti per tipologia di procedura adottata.

¹⁷ I contratti stipulati tramite convenzioni Consip sono relativi a forniture di energia elettrica, telefonia fissa, telefonia mobile, effettuati ai sensi dell'art. 1, c. 7, l. n. 135 del 2012, mentre quelli relativi agli accordi quadro afferiscono ai servizi di *cloud computing*, di sicurezza, di realizzazione di portali e servizi *online* e di cooperazione applicativa per le pubbliche amministrazioni.

Tabella 17 - Procedure di affidamento diretto anno 2021/2022 - Sezione economato

Anno 2021								
Tipologia	Numero contratti		Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge		Numero contratti		Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	
	Complessivi	di cui MePA	Complessivi	di cui MePA	Complessivi %	di cui MePA %	Complessivi %	di cui MePA %
Affidamento diretto art. 36, c. 2. lett. a) d.lgs. 50/2016 (anche tramite piattaforma MePA)	30	11	317.150	163.006,42	58,82	47,83	12,21	72,17
Affidamento diretto con confronto di più offerte economiche (anche mediante piattaforma MePA)	12	12	62.855	62.855,00	23,53	52,17	2,42	27,83
Convenzioni, accordi quadro (Consip, Empulia)	9	-	2.217.516	-	17,65	-	85,37	-
Totale complessivo	51	23	2.597.521,00	225.881,42	100	100	100	100
Anno 2022								
Tipologia	Numero contratti		Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge		Numero contratti		Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	
	Complessivi	di cui MePA	Complessivi	di cui MePA	Complessivi %	di cui MePA %	Complessivi %	di cui MePA %
Affidamento diretto art. 36, c. 2. lett. a) d.lgs. 50/2016 (anche tramite piattaforma MePA)	26	15	319.794,62	288.401,24	55,32	57,69	21,32	60,65
Affidamento diretto con confronto di più offerte economiche (anche mediante piattaforma MePA)	12	11	300.323,30	187.086,90	25,53	42,31	20,03	39,35
Convenzioni, accordi quadro (Consip, Empulia)	9	-	879.589,46	-	19,15	-	58,65	-
Totale complessivo	47	26	1.499.707,38	475.488,14	100	100	100	100

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Il numero dei contratti stipulati nel corso del 2022, come si evince dalla tabella precedente, deriva per il 55,32 per cento da affidamento diretto senza confronto di più offerte economiche (spesa complessiva pari a euro 319.794,62), per il 25,53 per cento da affidamento diretto con confronto di più offerte economiche (spesa complessiva pari a euro 300.323,30), per il 19,15 per cento da affidamenti diretti tramite Convenzioni o Accordi quadro Consip ed alla centrale di committenza regionale EmPulia (spesa complessiva pari a euro 879.589,46).

5.5 Partecipazioni societarie

L'AdSP del Mar Ionio detiene, attualmente, una partecipazione totalitaria nella società *in house* "Taranto Port Workers Agency" S.r.l., costituita nel 2017 ai sensi dell'art. 4 del d.l. n.

243 del 2016 per la somministrazione del lavoro in porto e la riqualificazione professionale. La predetta società è stata costituita, secondo il cennato dettame normativo in deroga all'art. 6 c. 11 della l. n. 84 del 1994 che impone il divieto, per le Autorità di sistema portuale, di svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse.

La norma prevedeva inizialmente che l'agenzia, da istituire secondo le norme di cui al d.lgs. n. 175 del 2016 svolgesse le funzioni previste per un periodo massimo di 36 mesi dalla sua entrata in vigore.

A seguito di diversi interventi normativi, da ultimo l'art. 24 bis del d.l. n. 60 del 2024, convertito con modificazioni nella l. n. 95 del 2024, il termine di cui sopra è stato portato a 90 mesi sostanzialmente, quindi, fino al 31 dicembre 2024.

Conseguentemente, con diversi provvedimenti intervenuti nel corso del tempo, l'amministrazione ha prorogato la durata della società, adeguandola al termine fissato dalla norma.

Da ultimo, con delibera del Comitato di gestione n. 10 del 27 giugno 2024 è stata disposta la proroga della società, subordinatamente all'entrata in vigore della disposizione normativa che ne autorizzava la facoltà, poi effettivamente prevista per effetto dell'emendamento al d.l. 60 del 2024, entrato in vigore con la l. n. 95 del 2024 in data 7 luglio 2024.

Ha fatto seguito la delibera dell'assemblea sociale del 18 luglio 2024 con la quale si è proceduto alla modifica statutaria, fissando al 31 dicembre 2024 il termine di durata della società. L'Autorità ha erogato contributi in conto esercizio alla società partecipata nel 2022 pari a euro 133.000 (euro 141.603 nel 2019, euro 140.076 nel 2020 ed euro 124.301 nel 2021), come determinati sulla base dei bilanci di previsione redatti dalla società ed approvati dal socio.

Sul punto occorre rimarcare che, da diversi anni, come sopra evidenziato, l'AdSP procede a versare alla società delle somme a titolo di "contributo in conto esercizio".

Il contributo in conto esercizio si configura come un aiuto destinato a fronteggiare eventuali esigenze di gestione, vale a dire ad integrare ricavi o a coprire eventuali costi.

Nel caso in questione, tuttavia, il carattere continuativo del contributo in quanto concesso annualmente pone dubbi sull'osservanza del principio di cui all'art. 14 c. 5 del d.lgs. 175 del 2016. Infatti, dai dati di bilancio (nell'anno 2019 risultato di esercizio pari ad euro 531,000, nel

2020 pari ad euro 1.903,00, nel 2021 pari ad euro 970 e nel 2022 pari ad euro 770,00) non può non rilevarsi come, senza il contributo dell'AdSP, si sarebbero registrate ogni anno, compreso quello in esame, perdite di esercizio. Emerge quindi uno squilibrio economico finanziario sostanzialmente strutturale della società, che in base alla disposizione richiamata non può essere colmato con contributi ordinari al bilancio (vedi *ex plurimis* Corte dei conti, Sez. contr. Lazio, delib. 28 febbraio 2019, n. 1/2019/PAR).

Va evidenziato, fra l'altro, che, sebbene la costituzione della predetta società sia avvenuta in ossequio ad una specifica disposizione normativa, la stessa ha espressamente previsto che la società sia regolata dalle disposizioni generali del d.lgs. n. 175 del 2016.

Né vale a giustificare i trasferimenti a fondo perduto sopra indicati la disposizione prevista dall'art. 4 c. 2 del d.l. n. 243 del 2016, secondo la quale *"Le attività delle Agenzie di cui al comma 1 sono svolte avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nei bilanci delle rispettive Autorità di Sistema portuale."*

Invero la peculiarità della disciplina *de qua* deve confrontarsi con la disciplina generale, in materia di società pubbliche, che, a legislazione vigente, impone determinati vincoli e limiti di carattere finanziario, tanto più che la stessa disposizione normativa che ha autorizzato l'istituzione di siffatte società, ha anche previsto la possibilità di ricorrere a forme alternative di gestione delle predette agenzie (vedasi art. 6, c. 8 del d.l. n. 243 del 2016).

Fino all'anno 2021, l'AdSP deteneva partecipazioni in altre due società, entrambe poste in liquidazione negli anni passati.

Una partecipazione, pari al 33 per cento del capitale sociale, era detenuta nella società consortile "Distripark Taranto S.c.a r.l.", costituita nel 2002 per il supporto ai servizi ferroviari e posta in liquidazione in data 16 novembre 2015. Nel corso del 2021 tutti gli *assets* del complesso aziendale della società in liquidazione sono stati trasferiti a titolo gratuito all'AdSP, dopo il suo subentro nell'attuazione del progetto "Distripark", finalizzato alla realizzazione di una piattaforma logistica in area retroportuale (come da delibera Cipe n. 155 in data 21 dicembre 2000), a seguito di nulla osta del Mise in data 20 novembre 2019. Dopo la chiusura della procedura di liquidazione, l'AdSP ha proceduto alla riduzione delle immobilizzazioni finanziarie per l'importo di tale partecipazione ed alla riscossione complessiva di euro 1.590.722, da utilizzare, in buona misura, per il finanziamento del progetto ora denominato "Eco industrial park".

Altra società partecipata in corso di liquidazione dal 26 novembre 2012 è il “Consorzio attività formative porto di Taranto” S.r.l., costituita nel 2000, di cui l’AdSP ha una partecipazione pari al 72 per cento, corrispondente ad un valore di soli euro 3.080. Dalle informazioni fornite dall’amministrazione la procedura di liquidazione di quest’ultima società è ancora in piedi in quanto è ancora pendente una causa civile presso la sezione lavoro di Taranto intentata da un collaboratore e relativa al riconoscimento di ulteriori emolumenti che eventualmente rideterminerebbero il piano di riparto per la chiusura del procedimento.

5.6 Contenzioso

Nell’anno in esame l’AdSP ha gestito i rilevanti contenziosi di seguito illustrati, senza particolare impatto sul bilancio dell’Ente, stante l’esito favorevole della maggior parte degli stessi.

Nel corso del 2022 si segnala l’esito positivo per l’Amministrazione del contenzioso, in materia di appalti, promosso innanzi al TAR Lecce da operatore economico escluso dalla procedura di gara aperta - ai sensi dell’art. 60 del d.lgs. 50 del 2016 - per l’affidamento della concessione del “servizio di raccolta, trasporto, recupero e/o smaltimento delle acque di sentina, delle acque di lavaggio, delle morchie aventi punto di infiammabilità superiore a 60° e delle acque di zavorra da bordo delle navi in sosta nel porto di Taranto ed in rada (artt. 164 e segg. del d.lgs. 50 del 2016 e smi”, per un importo complessivo stimato in euro 14.282.588,58. Il Tribunale amministrativo regionale, ritenendo legittimi gli atti adottati dall’AdSP MI, ha respinto il ricorso. La sentenza favorevole all’Amministrazione è stata impugnata dall’o.e. innanzi al Consiglio di Stato; tale giudizio si è concluso nel 2023 con rigetto dell’appello e condanna dell’o.e. soccombente alle spese di giudizio.

Nella Relazione 2021 si era menzionato un giudizio afferente all’impugnazione del provvedimento di approvazione della graduatoria e assunzione in servizio del primo classificato, all’esito della verifica positiva dei titoli dichiarati, nella procedura di selezione del personale per la ricerca di 19 figure professionali, avviata nel 2020 e conclusa nel 2022. Il predetto giudizio, dopo il rigetto dell’istanza cautelare, è tuttora in attesa della fissazione dell’udienza di merito.

Come anticipato nella Relazione 2021, ha meritato menzione anche il contenzioso promosso, innanzi al Tar Puglia Lecce, da un componente della Commissione di Collaudo tecnico

amministrativo in corso d'opera - per gli "Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm3 di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del grande V sporgente del Porto di Taranto" - avente ad oggetto il corretto computo dei compensi dovuti ai componenti di tale Commissione. Il giudizio *de quo* - con l'intervento *ad adiuvandum* di altro componente della Commissione - si è concluso con sentenza, pubblicata il 14 novembre 2022, la quale ha dichiarato inammissibile il ricorso per difetto di giurisdizione del G.A, in favore dell'A.G.O..

Altra complessa vicenda sfociata in due contenziosi, instaurati nel 2019 e 2020 innanzi al Tribunale civile di Bari - Sezione specializzata in materia di Impresa, afferisce alla domanda proposta dall'appaltatore di accertamento del proprio diritto al pagamento dei maggiori compensi, rimborsi, indennizzi e risarcimenti indicati nelle riserve iscritte di volta in volta nella contabilità dei lavori. Si tratta dell'esecuzione di lavori per la realizzazione di un'opera strategica di grande infrastrutturazione, rientrante tra quelle previste dal d.l. n. 1 del 2015, conv. in legge n. 20 del 2015, che ha esteso i poteri del Commissario Straordinario del Porto di Taranto del Presidente AdSP MI nominato, come suindicato, con d.p.c.m., in data 17 febbraio 2012, al fine di velocizzare le relative procedure.

Il primo giudizio (RG. 2019) si è concluso con sentenza pubblicata il 23 marzo 2023 che ha condannato l'Amministrazione al pagamento dell'importo di euro 1.094.375,26 (a fronte della richiesta di circa 5 milioni di euro).

L'AdSP ha impugnato il provvedimento formulando nel contempo istanza di sospensione dell'efficacia esecutiva della Sentenza cit..

La Corte d'Appello di Bari - Sezione specializzata in materia di Impresa, all'udienza del 7 maggio 2024 fissata per decidere sulla concessione o meno della misura cautelare - ha ritenuto sussistere il rischio del pregiudizio grave ed irreparabile per l'Amministrazione, stante la possibile insolvenza dell'appaltatore che è in concordato preventivo (recentemente omologato) - ed ha accolto l'istanza dell'AdSP. La causa è rinviata, per la decisione, all'udienza del 4 febbraio 2025.

L'altro giudizio (RG. 2020 - con CtU favorevole all'AdSP), all'udienza del 9 aprile 2024, è stato trattenuto per la decisione.

Nel periodo di riferimento è stato instaurato, innanzi al Tribunale civile - Sez. Lavoro, un giudizio con il quale un dipendente dell'Ente ha chiesto di accertare e dichiarare la

responsabilità dell'AdSP MI nella causazione della malattia professionale contratta e, dunque, la conseguente condanna del medesimo Ente al risarcimento dei danni non patrimoniali ed esistenziale subiti. Il contenzioso è tuttora in corso e si sta procedendo all'escussione dei testi indicati dalle parti. Le somme sono state accantonate nell'e.f. 2024

Nel corso dell'anno 2022 si è concluso con sentenza favorevole all'Amministrazione un contenzioso, innanzi al Tribunale di Taranto sez. lavoro, promosso nel 2020 da un ex Presidente dell'Autorità Portuale al fine di sentir dichiarare il proprio diritto al pagamento delle somme a conguaglio su quelle già percepite a titolo di compenso per l'incarico svolto nel periodo 1996/2000 (asseritamente pari ad euro 495.911,04) nonché dell'eventuale Tfr maturato per l'attività svolta nel quadriennio (asseritamente pari a euro 71.773,42); tali richieste sono state rigettate dal GdL poiché infondate.

Merita, infine, menzione un contenzioso in materia penale a carico di n. 14 soggetti per il delitto di cui agli artt. 110, 633 e 639 bis c.p., per aver occupato arbitrariamente e senza titolo i beni immobili ricadenti in area "*Eco Industrial Park*" già "*Distripark*" e nel quale l'AdSP è subentrata quale parte civile a seguito del trasferimento a titolo gratuito del compendio arbitrariamente occupata all'AdSP. Il Tribunale di Taranto, con sentenza depositata in Cancelleria il 28 luglio 2023, ha dichiarato gli imputati colpevoli dei reati loro ascritti (ad eccezione di uno, per il quale ha dichiarato non doversi procedere per estinzione per morte del reo) e li ha condannati, tra l'altro, al risarcimento dei danni patiti dall'Ente (quale persona offesa, costituita parte civile), rimettendo le parti dinanzi al Giudice civile per la completa liquidazione degli stessi. Successivamente sono stati proposti distinti atti di appello avverso la precitata sentenza da parte di n. 7 soggetti condannati in primo grado e il giudizio di secondo grado è tuttora in corso.

Secondo quanto comunicato dalla società, oltre a quelli sopra esposti risulta in corso un giudizio innanzi al Tar Puglia Lecce in materia di selezione del personale il cui valore, stante l'oggetto, è indeterminabile.

6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il rendiconto dell'esercizio 2022 è stato deliberato dal Comitato di gestione in data 26 aprile 2023 ed approvato dal Ministero vigilante il 3 luglio 2023, previo parere favorevole del Mef. Lo stesso è ancora redatto in conformità ai principi del d.p.r. n. 97 del 27 febbraio 2003 ed ai criteri provvisoriamente in vigore dettati dal regolamento di amministrazione e contabilità adottato dal Comitato dell'ex Autorità portuale con delibera n. 6 del 17 luglio 2007. Non è stato ancora emanato il un nuovo regolamento di amministrazione e contabilità che il Comitato di gestione dell'AdSP deve adottare ai sensi dell'art. 6, c. 8, della legge n. 84 del 1994.

Il rendiconto gestionale dell'Ente si conforma, tuttavia, alle voci del piano dei conti integrato previste dal d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132, che si adeguano alle disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e si correlano, a decorrere dal 1° gennaio 2019, al sistema di codifiche gestionali Siope di cui all'art. 14, c. 6, della l. n. 196 del 2009, preordinato al monitoraggio delle riscossioni e dei pagamenti pubblici in corrispondenza con il Sistema europeo dei conti nazionali.

Gli elaborati contabili sono composti dal conto di bilancio (distinto in rendiconto finanziario decisionale e gestionale), dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa.

Al rendiconto si accompagna la situazione amministrativa, la relazione sulla gestione, la relazione del Collegio dei revisori dei conti e l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, di cui al d.p.c.m. del 22 settembre 2014, che evidenzia, per il 2022, un anticipo medio nei tempi di pagamento di 31,16 giorni rispetto alla naturale scadenza dei debiti commerciali.

6.1 Andamento generale della gestione

Per lo sviluppo delle infrastrutture portuali l'AdSP del Mar Ionio ha accertato, nell'anno 2022, finanziamenti statali per circa 26 milioni, di cui circa l'83 per cento è destinata ad interventi inseriti nel Pnrr. Detta parte, interamente riscossa, è stata accantonata nell'avanzo vincolato di amministrazione in attesa del suo effettivo utilizzo.

Ciò ha prodotto un avanzo finanziario di competenza pari a euro 10.375.634 e la

contemporanea crescita sia del saldo di cassa (euro 240.113.894) sia dell'avanzo di amministrazione (euro 230.752.349). Sotto il profilo economico-patrimoniale, si registrano risultati altrettanto positivi, con un avanzo economico di euro 13.159.592 e la crescita del patrimonio netto a euro 315.643.779.

Il quadro complessivo dei saldi di bilancio dell'ultimo quadriennio, esposti nella tabella che segue, evidenzia risultati altalenanti, determinati, da un lato, dall'andamento dei flussi di traffico, dall'altro, dai più consistenti finanziamenti statali, legati al programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale e ai fondi complementari al Pnrr. Ad eccezione del 2020, il cui risultato finanziario della gestione di competenza chiude con un disavanzo (-1,3 mln), si registra anche nel 2022 un risultato positivo (+10,37 mln).

Tabella 18 - Principali risultati della gestione

	2019	2020	2021	Var. % 21-20	2022	Var. % 22-21
a) Avanzo finanz. di competenza	64.712.819	-1.301.860	4.815.392	469,9	10.375.634	115,47
- saldo corrente	21.239.546	14.949.686	15.192.823	1,6	13.322.053	-12,31
- saldo in c/capitale	43.473.273	-16.251.546	-10.341.431	36,4	-2.946.419	-71,51
b) Avanzo di amministrazione	217.053.660	215.736.654	220.570.446	2,2	230.752.349	4,62
di cui quota disponibile	207.654.453	201.688.781	113.256.694	-43,8	106.018.525	-6,39
c) Saldo di cassa al 31/12	199.092.283	193.652.227	197.353.808	1,9	240.113.894	21,67
d) Avanzo economico	16.654.814	10.350.489	12.594.219	21,7	13.159.592	4,49
e) Patrimonio netto	279.551.315	289.901.804	302.484.187	4,3	315.643.779	4,35

Fonte: rendiconti generali

Riguardo alla gestione corrente, l'indice di autonomia finanziaria, dato dal rapporto fra le entrate correnti proprie (al netto, cioè, dei contributi pubblici di parte corrente) e le spese correnti di funzionamento (al netto degli oneri per prestazioni istituzionali e dei trasferimenti passivi), si mantiene positivo, per quanto risenta delle minori entrate per traffici e canoni demaniali.

Il saldo della gestione di cassa registra un incremento rispetto al 2021 (passando da 197,4 mln a 240,1 mln), per effetto, principalmente, delle maggiori contribuzioni statali. Tuttavia, l'accantonamento sia dei finanziamenti statali riscossi e non impegnati nell'esercizio sia dei fondi propri stanziati a copertura di interventi infrastrutturali, produce una riduzione dell'avanzo disponibile, che passa da 113,3 mln a 106,0 mln (- 6,39 per cento).

Sotto il profilo economico, il saldo positivo della gestione caratteristica dell'esercizio 2022 migliora del 4,49 per cento rispetto a quello del 2021, chiudendo con un avanzo economico

di 13,2 mln. Ciò si riflette sulla consistenza patrimoniale, con il fondo di dotazione che si apprezza di un ulteriore 4,35 per cento e le immobilizzazioni immateriali “in corso” che crescono da 424,1 mln a 448,1 mln.

6.2 Rendiconto finanziario

Nella tabella che segue sono riportati i dati riassuntivi del rendiconto decisionale 2022, posti a raffronto con quelli del 2021.

Tabella 19 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza)

	2021	2022	Var. % 2022/2021
<u>ACCERTAMENTI</u>			
Correnti	27.832.264	25.664.052	-7,79
In conto capitale	24.183.836	29.791.158	23,19
Per partite di giro	2.613.131	3.373.526	29,10
Totale entrate	54.629.231	58.828.736	7,69
<u>IMPEGNI</u>			
Correnti	12.639.441	12.341.999	-2,35
In conto capitale	34.525.267	32.737.577	-5,18
Per partite di giro	2.613.131	3.373.526	29,10
Totale spese	49.777.839	48.453.102	-2,66
Avanzo/Disavanzo finanziario	4.851.392	10.375.634	113,87

Fonte: rendiconti gestionali

La gestione di competenza chiude con un avanzo finanziario di euro 10.375.634, in sensibile incremento rispetto all'esercizio precedente.

Il saldo della gestione corrente presenta un avanzo di euro 13.322.053, in diminuzione del 12,31 per cento rispetto al 2021. La diminuzione del saldo corrente è dovuta alle minori entrate correnti per tasse portuali e canoni demaniali.

La gestione in conto capitale chiude con un saldo negativo di competenza che si attesta a euro 2.946.419, in flessione del 71,51 per cento rispetto al 2021.

Nella tabella che segue vengono analizzate più in dettaglio le voci di entrata e di spesa che hanno determinato tali risultati.

Tabella 20 - Rendiconto gestionale

	2021	2022	Var. % 21/20
ENTRATE CORRENTI			
Trasferimenti Enti del settore pubblico	6.034	22650	
Entrate tributarie	16.895.788	15.815.558	-6,39
Vendita di beni e prestazione di servizi	0	0	
Redditi e proventi patrimoniali	3.913.683	2.551.700	-34,80
Poste correttive e compensative di spese correnti	6.781.840	7.214.809	6,38
Entrate non classificabili in altre voci	234.919	59.335	-74,74
TOTALE	27.832.264	25.664.052	0,08
ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
Alienazione di immobilizzazioni tecniche diverse e di beni immateriali		295.251	
Realizzo di valori mobiliari	0	0	
Riscossione di crediti	180.100	2.950.000	>100
Trasferimenti dello Stato	23.995.867	26.515.101	10,50
Trasferimenti della Regione	0	21.850	
Trasferimenti da altri enti del settore pubblico	0	0	
Assunzione di altri debiti finanziari	7.869	8.956	13,81
TOTALE	24.183.836	29.791.158	23,19
PARTITE DI GIRO	2.613.131	3.373.526	29,10
TOTALE GENERALE ENTRATE	54.629.231	58.828.736	7,69
	2021	2022	Var. % 21/20
USCITE CORRENTI			
Uscite per gli organi dell'Ente	319.742	355.448	11,17
Oneri per il personale in attività di servizio	4.996.850	5.283.104	5,73
Acquisto di beni di consumo e di servizio	483.440	584.237	20,85
Uscite per prestazioni istituzionali	5.388.777	5.013.324	-6,97
Trasferimenti passivi	390.951	402.593	2,98
Oneri finanziari	15.325	15.784	3,00
Oneri tributari	356.404	372.808	4,60
Poste correttive e compens.ve di entrate correnti	214.089	5.838	-97,27
Uscite non classificabili in altre voci	473.863	308.863	-34,82
TOTALE	12.639.441	12.341.999	-2,35
USCITE IN CONTO CAPITALE			
Acquisto beni di uso durevole e opere immobiliari	34.033.597	29.978.443	-11,92
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	379.354	2.289.139	503,43
Partecipazione a progetti EU e acquisto di val. mobiliari	60	328.129	546781,67
Indennità di anzianità al personale cessato dal servizio	112.256	141.866	26,38
TOTALE	34.525.267	32.737.577	-5,18
PARTITE DI GIRO	2.613.131	3.373.526	29,10
TOTALE GENERALE USCITE	49.777.839	48.453.102	-2,66
Risultato finanziario	4.851.392	10.375.634	113,87

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto gestionale

Nell'ambito delle entrate correnti, le risorse tributarie (tasse portuali e tasse di ancoraggio) si mostrano in diminuzione rispetto al 2021 (-6,39 per cento) in ragione della riduzione dei traffici (-16,9 per cento) rispetto al 2021.

I redditi e proventi patrimoniali (canoni demaniali) sono ridotti del 34,8 per cento rispetto all'anno 2021 per le ragioni già esposte nella presente relazione. Infatti, l'Ente ha accertato nell'anno i canoni effettivamente incassati, rinviando all'esercizio successivo gli accertamenti non incassati nel 2022 (pari ad euro 1.093.329).

Le poste correttive e compensative di spese correnti si riferiscono a recuperi e rimborsi, ma soprattutto al concorso ordinario dello Stato per le spese di servizi di manutenzione, illuminazione e pulizia ordinaria. Il contributo, assegnato a valere sul fondo perequativo istituito dall'art. 1, c. 983, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, ammonta per il 2021 ad euro 7.160.651 (interamente riscossi), mentre risultano complessivamente sostenute spese per prestazioni istituzionali per euro 5.013.324.

Le "entrate non classificabili in altre voci" si riferiscono, in particolare, a canoni di concessione per l'affidamento della gestione di rifiuti prodotti dalle navi e del servizio di supporto ai crocieristi.

Passando alle entrate in conto capitale, la voce "cessione di immobilizzazioni tecniche" si riferisce al riconoscimento all'AdSP del valore di euro 295.251 delle giacenze di magazzino - determinato da perizia - trasferite alla società concessionaria San Cataldo Container Terminal S.p.A., come previsto dall'atto di concessione d.m. n. 23/19 rep 748. La voce "riscossione di crediti" si riferisce alla restituzione da parte del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr) del 50 per cento del finanziamento corrisposto dall'AdSP MI a seguito della sottoscrizione, nell'ambito degli interventi definiti dal Contratto di sviluppo per l'area di Taranto, dell'accordo di collaborazione, ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241, per la realizzazione di un "Laboratorio Scientifico Merceologico nel Porto di Taranto" finalizzato alla creazione di un polo di analisi al servizio dell'utenza del Porto di Taranto, operando in sinergia e complementarità rispetto alle altre strutture pubbliche presenti sul territorio. Il suddetto accordo prevedeva, all'art. 3 rubricato "Impegni delle parti dell'accordo", che l'AdSP MI, in qualità di soggetto finanziatore, sostenesse economicamente la fase di avvio, realizzazione e messa in esercizio del suddetto laboratorio.

Il Cnr in data 8 agosto 2022 ha comunicato il recesso in autotutela dal citato accordo ed effettuato la restituzione del contributo suindicato di euro 2.950.000.

Concorrono tra le entrate in conto capitale i finanziamenti statali per circa euro 26.515.101 destinati alle opere di seguito elencate:

Tabella 21 - Finanziamenti statali in conto capitale anno 2022

Opere finanziate	Entrate in conto capitale 2022
diga foranea fuori rada - tratto di ponente- somme incassate a valere sul fondo complementare pnrr d.l. 59/2021 pari a complessivi € 15.700.000	4.272.106,84
nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante - somme incassate a valere sul fondo complementare Pnrr d.l. 59/2021 pari a complessivi € 20.000.000	5.442.174,87
impianto di cold ironing presso le banchine pubbliche del porto di Taranto somme incassate a valere sul fondo complementare Pnrr d.l. 59/2021 pari a complessivi € 35.000.000	7.770.523,29
impianto di cold ironing presso il molo polisettoriale del porto di Taranto somme incassate a valere sul fondo complementare Pnrr d.l. 59/2021 pari a complessivi € 12.000.000	2.664.178,10
impianto di cold ironing presso il pontile petroli del porto di Taranto somme incassate a valere sul fondo complementare Pnrr d.l. 59/2021 pari a complessivi € 8.000.000	1.776.118,07
monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto (realizzazione e gestione pluriennale di una rete di monitoraggio d'area, al fine di controllare lo stato qualitativo complessivo del sistema terra-mare del porto di Taranto) a valere sui fondi pac "infrastrutture e reti" 2014-2020 per complessivi € 8.865.312,29	4.590.000,00

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Sul versante delle uscite, le spese correnti si riducono del 2,35 per cento rispetto al 2021, da attribuire, principalmente, alle Poste correttive e compensative di entrate correnti.

Le spese correnti sono costituite da spese per organi per euro 355.448 con un incremento dell'11,17 per cento rispetto al 2021, spese per personale per euro 5.283.104 con un incremento del 5,73 per cento rispetto al 2021. Le spese per prestazioni istituzionali pari a circa 5,0 mln nel 2022 (5,4 mln nel 2021), si compongono, principalmente, di oneri per utenze e servizi di vigilanza in ambito portuale, nonché spese relative a contratti di manutenzione ordinaria delle parti comuni.

Nella categoria dei trasferimenti passivi sono compresi i contributi ad associazioni finalizzate allo sviluppo dell'attività portuale ed il contributo in conto esercizio versato alla società partecipata preposta alla somministrazione del lavoro in porto ed alla riqualificazione professionale.

Le "uscite non classificabili in altre voci" ospitano le spese relative al versamento al bilancio dello Stato per le misure di contenimento della spesa, che l'AdSP ha effettuato nel 2022 in misura pari a euro 308.863 (importo analogo a quello del 2021).

Tra le spese in conto capitale, le voci in crescita sono riferite alle immobilizzazioni tecniche per euro 2.289.139 - afferenti per euro 1.310.512,34 all'adesione all'Accordo quadro "servizi di *cloud computing*, di sicurezza, di realizzazione di portali e servizi online e di cooperazione applicativa per le pubbliche amministrazioni - lotto 3 - servizi di interoperabilità per i dati e di cooperazione applicativa - servizi innovativi a supporto della trasformazione digitale del porto di Taranto" e per euro 264.534 la fornitura di materiale informatico (*hardware* e *software*) di arredi per gli uffici dell'ente - ed alla partecipazione a progetti europei per euro 328.129.

Gli interventi infrastrutturali per euro 29.978.443 riguardano in particolare:

Tabella 22 - Interventi infrastrutturali 2022

Tipologie degli interventi infrastrutturali	Importi
Interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex yard belleli nel porto di Taranto - progettazione definitiva Sogesid spa cup: i58b20001120001	3.061.761,44
Atto risolutivo della convenzione in data 9 marzo 2006 sottoscritta tra l'autorità portuale di Taranto, in qualità di concedente, e società concessionaria, relativa alla costruzione, da realizzare in project financing, della "piastra portuale di Taranto" - individuata dalla legge obiettivo 21 dicembre 2001, n. 433, e che si compone delle seguenti opere: <i>piattaforma logistica; strada dei moli e relativa illuminazione, rete elettrica ed opere idriche e fognarie; ampliamento del iv sporgente; realizzazione della darsena ad ovest del iv sporgente; vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio</i> - a seguito del recepimento del parere del collegio consultivo tecnico formulato in data 15 marzo 2022 ed in data 21 marzo 2022, e conseguente trasferimento al concedente dell'opera dal valore nominale di € 41.184.988,56, da corrispondere in tre annualità (anno 2022 prima annualità) cup: d11e05000000008	14.610.235,96
monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto cup: d54e21002310005	4.590.000
progettazione ed esecuzione del "dragaggio di bonifica e mantenimento dei fondali antistanti i moli del porto in rada" ed alla relativa gestione dei sedimenti cup: g17h03000130001	1.790.306,35
impegno di spesa compensazione prezzi ai sensi dell'art. 1-septies d.l. 73/2021 convertito con legge 106/2021 cup: d57g13000040003	1.858.466
servizio di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e del csp elettrificazione delle banchine (cold ironing) del porto di Taranto cig:9298976dbd	541.253,12

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Infine, nel capitolo relativo alle indennità di anzianità al personale cessato dal servizio (euro 141.866) sono impegnate le somme relative all'acconto dell'imposta sostitutiva sul Tfr prevista dal d.lgs. 18 febbraio 2000, n. 47, al versamento ai fondi pensione complementari di categoria per dirigenti e dipendenti ed all'anticipazione del trattamento di fine rapporto corrisposta a n. 2 dipendenti dell'Ente.

6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui

I dati relativi alla composizione della situazione amministrativa dell'esercizio all'esame sono esposti nella tabella che segue in raffronto con quelli del 2021.

Tabella 23 - Situazione amministrativa

	2021	2022
Consistenza di cassa all'inizio dell'esercizio	193.652.227	197.353.808
Riscossioni		
in c/competenza	47.543.635	52.975.655
in c/residui	18.463.541	42.804.486
Totale riscossioni	66.007.176	95.780.141
Pagamenti		
in c/competenza	23.636.122	35.487.696
in c/residui	38.669.473	17.532.359
Totale pagamenti	62.305.595	53.020.055
Consistenza di cassa alla fine dell'esercizio	197.353.808	240.113.894
Residui attivi		
degli esercizi precedenti	68.667.407	32.514.575
dell'esercizio	7.085.596	5.853.081
Totale residui attivi	75.753.003	38.367.656
Residui passivi		
degli esercizi precedenti	26.394.648	34.763.795
dell'esercizio	26.141.717	12.965.406
Totale residui passivi	52.536.365	47.729.201
Avanzo di amminist.ne alla fine dell'esercizio	220.570.446	230.752.349
Parte vincolata		
Trattamento di fine rapporto	1.976.438	2.306.593
Crediti di difficile esigibilità	327.131	276.303
Immobilizzazioni finanziarie	3.080	3.080
Finanziamenti da utilizzare	37.882.849	58.029.783
Art. 199, lett. a), d.l. n. 34/2020	0	0
Accantonamento fondi propri per interventi infrastrutturali	67.124.254	64.118.065
Totale quota vincolata	107.313.752	124.733.824
Totale quota disponibile	113.256.694	106.018.525

Fonte: rendiconti generali

Al 31 dicembre 2022, l'avanzo di amministrazione è pari a euro 230.752.349 (+4,62 per cento rispetto al 2021). La consistenza di cassa si incrementa del 21,67 per cento, attestandosi a euro 240.113.894, mentre il volume dei residui attivi si contrae del 49,35 per cento e dei residui passivi del 9,1 per cento.

Per effetto dei vincoli di destinazione per gli interventi infrastrutturali, la parte vincolata dell'avanzo di amministrazione passa da euro 107.313.752 a euro 124.733.824. I maggiori vincoli riguardano la ricostruzione dell'impalcato della testata inagibile del molo San Cataldo, la riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del relativo molo, il progetto "Eco industrial park", gli interventi finanziati dal fondo complementare al Pnrr,

nonché la messa in sicurezza della falda nell'area "ex Yard Belleli" ed il recupero delle aree del *Waterfront*.

Nel complesso, i dati mostrano un avanzo di amministrazione di considerevoli proporzioni, indice della presenza di una massa di risorse finanziarie ancora disponibili per interventi già programmati nelle annualità precedenti, ma anche per quelli futuri. Tali importi danno anche evidenza di ritardi nella realizzazione delle opere, peraltro già ampiamente finanziate.

Si ritiene necessario porre in essere misure idonee ad assicurare il rispetto delle tempistiche programmate nella realizzazione degli interventi finanziati.

Per quanto attiene alla situazione dei residui, nella tabella successiva si mettono a confronto, per le annualità 2021 e 2022, la parte corrente del conto residui, quella in conto capitale e le partite di giro, con separata evidenza delle risultanze complessive.

I dati mostrano come la tendenza alla riduzione dei residui, sia attivi che passivi, riguardi in particolare la gestione in conto capitale, correlata ai mancati impegni determinati da ritardi nell'esecuzione delle opere.

Tabella 24 - Gestione dei residui - anni 2021-2022

1	Correnti	In conto capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza all'1.1.2021	2.974.912	84.078.422	96.374	87.149.708
Riscossioni	2.389.346	16.041.012	33.183	18.463.541
Variazioni	-6.924	0	-11.836	-18.760
Residui da residui al 31.12.2021	578.642	68.037.410	51.355	68.667.407
Residui di competenza es. 2021	4.492.578	2.560.601	32.417	7.085.596
Totale residui attivi al 31.12.2021	5.071.220	70.598.011	83.772	75.753.003
Riscossioni	3.900.163	38.861.637	42.686	42.804.486
Variazioni	-5.318	-428.624	0	-433.942
Residui da residui al 31.12.2022	1.165.739	31.307.750	41.086	32.514.575
Residui di competenza es. 2022	1.156.607	4.611.850	84.624	5.853.081
Totale residui attivi al 31.12.2022	2.322.346	35.919.600	125.710	38.367.656
RESIDUI PASSIVI	Correnti	in Conto capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza all'1.1.2021	1.790.434	63.147.803	127.044	65.065.281
Pagamenti	849.481	37.705.878	114.114	38.669.473
Variazioni	-1.160	0	0	-1.160
Residui da residui al 31.12.2021	939.793	25.441.925	12.930	26.394.648
Residui di competenza es. 2022	2.059.902	23.747.323	334.492	26.141.717
Totale residui passivi al 31.12.2021	2.999.695	49.189.248	347.422	52.536.365
Pagamenti	2.041.822	15.157.458	322.679	17.521.959
Variazioni	-115.959	- 124.252	-	-240.211
Residui da residui al 31.12.2022	841.914	33.907.538	14.343	34.763.795
Residui di competenza es. 2022	2.234.190	10.433.740	297.476	12.965.406
Totale residui passivi al 31.12.2022	3.076.104	44.341.278	311.819	47.729.201

Fonte: rendiconti gestionali

Nel 2022, la capacità di riscossione dei residui attivi (rispetto alla consistenza iniziale) si

conferma positiva (56,5 per cento). L'indice di pagamento dei residui passivi è, invece, del 33,3 per cento rispetto al 59,4 per cento del 2021.

L'analisi dell'anzianità dei residui per le infrastrutture portuali evidenzia che circa l'83 per cento dei residui attivi ed il 37 per cento di quelli passivi sono antecedenti al 2020, il che impone un costante monitoraggio della effettiva permanenza in bilancio dei residui stessi.

6.4 Conto economico

In merito alla illustrazione delle poste del conto economico, la nota integrativa risulta sintetica, priva di una puntuale informativa necessaria ad esplicitare ed integrare i valori esposti in bilancio, specie in ordine alle componenti di costo.

L'Ente ha assicurato che, a partire dal rendiconto generale 2023 lo stesso conterrà uno specifico prospetto di conciliazione che darà una più esplicita e dettagliata informazione, specie delle poste di maggior rilevanza ovvero frutto di processi valutativi o di aggregazioni. Nella tabella che segue sono esposti i dati del conto economico del 2022, posti a confronto con quello dell'esercizio precedente.

Tabella 25 - Conto economico

	2021	2022	Var. % 22/21
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	20.876.646	18.466.511	-11,54
Altri ricavi, proventi e contributi di competenza dell'esercizio	6.966.110	10.726.071	53,98
TOTALE A)	27.842.756	29.192.582	4,85
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	64.211	64.758	0,85
Per servizi	6.518.699	6.287.343	-3,55
Salari e stipendi	3.945.030	4.124.951	4,56%
Oneri sociali	999.830	1.104.051	10,42
Trattamento di fine rapporto	341.854	472.021	38,08
Altri costi	51.990	57.603	10,80
Ammortamenti e svalutazioni	2.258.688	147.160	-93,48
Accantonamento per rischi	0	0	
Oneri diversi di gestione	697.575	3.405.659	388,21
TOTALE B)	14.877.877	15.663.546	5,28
Differenza Tra Valore E Costi Della Produzione (A-B)	12.964.879	13.529.036	4,35
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-15.325	-15.780	2,97
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	- 3.333	0	-100,00
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	1.703	7.756	355,43
Risultato economico prima delle Imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	12.947.924	13.521.012	4,43
Imposte dell'esercizio	353.705	361.420	2,18
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	12.594.219	13.159.592	4,49

Fonte: AdSP MI - Rendiconti generali

Il conto economico espone un avanzo di euro 13.159.592, in miglioramento del 4,49 per cento rispetto all'avanzo di euro 12.594.219 registrato nel 2021.

La voce "altri ricavi e proventi", pari a euro 10.726.071, ospita essenzialmente il contributo dello Stato per i servizi di manutenzione, illuminazione e pulizia ordinaria, le insussistenze del passivo relative alla riduzione dei residui passivi e la restituzione da parte del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr) del 50 per cento del citato finanziamento di euro 2.950.000.

I costi della produzione sono in crescita del 5,28 per cento e le poste di maggior rilievo continuano ad essere rappresentate dai costi dei servizi, anche se in flessione rispetto all'anno precedente (- 3,55 per cento) e quelli per il personale (+4,56 per cento). Continua ad essere in flessione la voce relativa agli ammortamenti e svalutazioni, che registra un decremento del 93,48 per cento rispetto al valore dell'anno precedente, come da tabelle allegate.

Tabella 26 - Ammortamenti immobilizzazioni materiali- anni 2021 e 2022

Descrizione	2021	2022
attrezzatura	2.160.639,41	35.625,44
mobili e arredi	1.947,41	8.455,66
impianti e macchinari	63.981,42	78.402,04
software e hardware	18.870,52	11.427,33
natanti	13.249,67	13.249,67
Totale	2.258.688,43	147.160,14

Fonte: dati AdSP

Tabella 27 - Dettaglio ammortamenti attrezzatura - anni 2021 e 2022

Descrizione	Costo Orig.	Mod. Valore	Imp. Fin.	Costo Tot.	Imp. Amm. 2021	Ammortamento 2021
						Importo
Attrezzatura	21.702.930,90	2.637,60	0,00	21.705.568,50	19.418.833,36	2.160.639,41
Descrizione	Costo Orig.	Mod. Valore	Imp. Fin.	Costo Tot.	Imp. Amm. 2022	Ammortamento 2022
						Importo
Attrezzatura	21.736.222,18	2.637,60	0,00	21.738.859,78	21.578.686,37	35.625,44

Fonte: dati AdSP

Alla voce "oneri diversi di gestione" confluiscono le insussistenze dell'attivo relative alla riduzione dei residui attivi e gli oneri straordinari vari.

Quanto ai proventi e oneri straordinari, la voce registra l'importo di somme ottenute a titolo di risarcimento danni in ambito portuale.

Le imposte d'esercizio si riferiscono all'Irap.

6.5 Stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale dell'esercizio 2022, posti a raffronto con quello dell'esercizio precedente.

Tabella 28 - Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2021	Var. % 21/20	2022	Var. % 22/21
A) Immobilizzazioni				
Immobilizzazioni immateriali	436.473.936	8,5	465.677.022	6,69
Immobilizzazioni materiali	403.601	-84,4	574.814	42,42
Immobilizzazioni finanziarie	23.080	-12,6	23.080	0,00
TOTALE A)	436.900.617	7,9	466.274.916	6,72
B) Attivo circolante				
Rimanenze	0	0,0	0	0,00
Crediti	75.724.280	-13,1	38.321.689	-49,39
Disponibilità liquide	197.353.808	1,9	240.113.894	21,67
TOTALE B)	273.078.088	-2,7	278.435.583	1,96
C) Ratei e risconti attivi	0	0,0	0	0,00
TOTALE ATTIVO (A+B+C)	709.978.705	3,5	744.710.499	4,89
PASSIVITA'	2021	Var. % 21/20	2022	Var. % 22/21
A) Patrimonio netto				
Fondo di dotazione	289.889.968	3,7	302.484.187	4,34
Altre riserve	0	0,0	0	0,00
Avanzi/disavanzi economici portati a nuovo	0	0,0	0	0,00
Avanzo/disavanzo economico d'esercizio	12.594.219	21,7	13.159.592	4,49
TOTALE A)	302.484.187	4,3	315.643.779	4,35
B) Contributi in conto capitale	352.650.118	7,3	378.758.445	7,40
C) Fondi per rischi ed oneri	55.474	-16,6	4.646	-91,62
D) Trattamento di fine rapporto di lavoro	1.976.438	13,1	2.306.593	16,70
E) Debiti				
- verso finanziatori	0	0,0	0	0,00
- verso fornitori	52.455.916	-19,3	47.646.507	-9,17
- debiti tributari	22.042	227,0	12.262	-44,37
- verso istituti di previdenza	22.777	74,0	17.482	-23,25
- debiti diversi	311.753	5,0	320.785	2,90
TOTALE E)	52.812.488	-19,2	47.997.036	-9,12
F) Ratei e risconti passivi	0	0,0	0	0,00
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (A+B+C+D+E+F)	709.978.705	3,5	744.710.499	4,89

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto generale

Alla chiusura dell'esercizio in esame, il patrimonio netto registra un incremento del 4,35 per cento rispetto al 2021, pari al risultato economico dell'esercizio (euro 13.159.592), attestandosi così a euro 315.643.779.

Relativamente all'attivo patrimoniale, appare in crescita sia il valore delle immobilizzazioni (+6,72 per cento) che il valore delle disponibilità liquide (+21,67 per cento), mentre i crediti si riducono del 49,39 per cento per effetto della riscossione di finanziamenti statali accertati in

passato.

Le immobilizzazioni immateriali ammontano a 466 milioni, in aumento del 6,69 per cento sul 2021, e sono costituite, prevalentemente, dal valore degli impegni di spesa per le acquisizioni di beni di uso durevole e delle opere immobiliari, in quanto considerati beni di terzi. La posta è costituita, essenzialmente, da immobilizzazioni in corso, il valore delle opere portuali realizzate è contabilizzato tra i conti d'ordine ed è pari a euro 80.225.110, valore rimasto immutato dal 2019.

I beni mobili strumentali di proprietà dell'Ente sono iscritti, invece, tra le immobilizzazioni materiali al loro valore d'acquisto, al netto degli ammortamenti (euro 574.814).

Le immobilizzazioni finanziarie sono pari a euro 23.080.

L'importo dei crediti, pari a 38,3 milioni nel 2022, non corrisponde al valore dei residui attivi in quanto esposto al netto dei residui delle partite di giro per ritenute erariali ed Iva.

Tra le passività, la voce "contributi in conto capitale", pari a 378,8 mln, corrisponde agli accertamenti di entrata conseguenti ai finanziamenti per progetti di investimento infrastrutturale, iscritti fra i trasferimenti in conto capitale del rendiconto finanziario.

Il fondo per rischi ed oneri, pari a euro 4.646, è stato costituito nel 2019 su raccomandazione di questa Sezione di controllo ed è stato successivamente rideterminato dall'Ente in base al grado di esigibilità dei crediti pregressi derivanti dalla gestione corrente dell'Ente. Il suo importo è vincolato nell'avanzo di amministrazione. Si registra, rispetto all'anno precedente una sensibile riduzione del fondo rischi ed oneri. Al riguardo l'Ente ha evidenziato che la differenza in diminuzione si spiega con l'avvenuto e completo incasso di alcuni crediti considerati a rischio e per una rideterminazione del fondo nella misura del 5 per cento, determinata calcolando tale percentuale sull'importo pari ad euro 92.930,00 come rappresentata nella relazione del Presidente al rendiconto generale 2022.

In tale relazione il Presidente ha rappresentato, testualmente, che *"Si è proceduto al mantenimento del fondo rischi ed oneri, calcolato sull'ammontare dei crediti derivanti dalla gestione corrente dell'Ente, come raccomandato dalla Corte dei Conti nella Determinazione del 10 dicembre 2019, n. 135 afferente la relazione sulla gestione finanziaria relativa alle annualità 2017 e 2018, per complessivi € 4.646, determinato calcolando il 5% sull'importo € 92.930, riferito ai crediti sui capitoli E123/10 ed E124/10 relativi alle annualità precedenti al 2022."*.

Al riguardo si sottolinea che alcuna somma risulta essere stata accantonata in relazione ai

contenziosi in essere dell'ente, né alcuna valutazione sembra sia stata effettuata al riguardo. Appare opportuno ricordare che questa Sezione, nella medesima determinazione citata dall'ente ha sottolineato che *"...come già detto in precedenti occasioni, ritiene necessaria la costituzione di un adeguato fondo rischi ed oneri che preveda l'accantonamento delle spese legate ai contenziosi in essere, alcuni invero già di rilevante entità, e di quelli futuri"*.

Il fondo Tfr ammonta a euro 2.306.593 e corrisponde al totale delle indennità di anzianità maturate dai dipendenti (compresa la quota accantonata nell'anno), al netto degli acconti erogati e dell'imposta sostitutiva sulla rivalutazione maturata.

I debiti verso fornitori di durata ultrannuale ammontano a 47.646.507 milioni nel 2022 e continuano a registrare una apprezzabile diminuzione (-9,17 per cento rispetto al 2021). Anche per i debiti, l'importo complessivo non corrisponde al valore dei residui passivi, in quanto esposto al netto dei residui delle partite di giro per ritenute erariali ed Iva, nonché al lordo della voce "debiti diversi".

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha assorbito le funzioni della soppressa Autorità portuale di Taranto, con il compito di programmare le strategie di sviluppo del porto, attuarne gli interventi e organizzare le operazioni ed i servizi in ambito portuale.

Dopo l'istituzione con d.p.c.m. del 6 giugno 2019 della Zona economica speciale (Zes) Ionica interregionale nelle Regioni Puglia e Basilicata, il porto di Taranto è stato interessato anche dalla istituzione, ai sensi dell'art. 1, c. 316, lett. b), della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), di una Zona franca doganale, che offre all'AdSP nuove opportunità operative, commerciali e fiscali fondate sul principio della extraterritorialità. Le due strutture sono operative dall'anno 2022 con un ufficio apposito.

Tutti gli organi dell'AdSP sono stati rinnovati per il quadriennio 2021-2025 e la consistenza del personale nel 2022 è stata potenziata con l'assunzione di ulteriori 7 unità, passando da 52 a 61,84 unità, a fronte di una pianta organica di 70 unità. La spesa di personale mostra, pertanto, una crescita del 5,73 per cento, dovuta, principalmente, all'aumento di 9,84 unità della consistenza effettiva al 2022.

Sensibilmente aumentata è anche la spesa per missioni degli organi e del personale dovuta alla ripresa delle attività a seguito della fine dell'emergenza Covid.

Con riferimento alle spese di missione del Presidente si evidenzia la discrasia esistente fra quelle risultanti dal conto economico e quelle pubblicate sul sito istituzionale dell'ente ai sensi dell'art. 14, c. 1, lett. c), del d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

Si rileva anche l'utilizzo del sistema di pagamento con carte di credito in assenza di una specifica regolamentazione nell'esercizio in esame. Con riguardo alle misure per prevenzione della corruzione va evidenziata la mancata attivazione, a distanza di 12 anni dall'entrata in vigore della l. n. 190 del 2012 della misura della rotazione del personale.

Nel 2022 l'AdSP del Mar Ionio non è ancora dotata del Documento di programmazione strategica di sistema ed ha incentrato la propria attività programmatoria sul Piano operativo triennale, al quale ha affidato il compito di tracciare le strategie di sviluppo del porto su uno scenario temporale di breve periodo, coordinandosi con le prescrizioni contenute nel nuovo Piano regolatore portuale.

Con riferimento alla gestione dei canoni demaniali si evidenzia che l'AdSP ha indicato in

bilancio, per alcune tipologie di concessione, un valore accertato pari a zero, ritenendo di dover attendere l'effettivo incasso per la relativa iscrizione in bilancio per poter determinare la base imponibile ai fini del pagamento dell'Ires come previsto dall'art 4 bis, c. 9 del d.l. 16 giugno 2022, n. 68.

Tale impostazione non appare in linea con i criteri contabili di redazione del bilancio finanziario di competenza in quanto, spostando all'anno successivo accertamenti di competenza dell'esercizio in esame, si incide sui risultati di bilancio.

Nel 2022 risultano in fase di attuazione tre interventi, per un costo complessivo di 113,8 milioni che, tuttavia, stanno scontando notevoli ritardi dovuti sostanzialmente a problemi sorti in sede di esecuzione.

L'AdSP del Mar Ionio partecipa direttamente alla realizzazione di sei progetti finanziati con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr). Cinque progetti sono finanziati in parte (per 90,7 milioni) con le risorse del fondo complementare al Pnrr (Pnc), di cui al richiamato d.l. n. 59 del 2021, e in parte con risorse proprie dell'Adsp del Mar Ionio. Un sesto progetto, per un finanziamento di 50 milioni, attinge le risorse direttamente dalla misura M5C3 del Pnrr, che prevede una dotazione di 630 milioni per interventi infrastrutturali per lo sviluppo delle Zone economiche speciali (Zes) nel periodo 2021-2026, di cui 108,1 milioni per la Zes interregionale Ionica.

Per l'attuazione dei sei progetti, l'AdSP ha dichiarato di non aver adottato, al momento, strutture dedicate o specifiche misure di programmazione, controllo, monitoraggio e rendicontazione, ma di aver solo previsto una contabilità separata dei relativi movimenti finanziari.

Per potenziare la struttura organizzativa di supporto alla realizzazione delle infrastrutture portuali, l'AdSP ha, comunque, provveduto a costituire, come detto, l'Ufficio speciale opere strategiche (Usos), unità operativa collocata sotto la Direzione tecnica e Direzione legale e dotata di 4 unità di personale a tempo determinato (n. 3 unità allocate presso la Direzione tecnica ed n. 1 unità allocata presso la Direzione legale).

Ai fini di una corretta valutazione sulla effettiva congruità dei canoni concessori sarebbe opportuno verificare, alla luce del piano industriale del concessionario, quale sia l'effettivo utilizzo delle aree assegnate, ciò ai fini di una eventuale razionalizzazione logistica delle banchine.

Occorre rimarcare, infatti, che per espandere il bacino di utenza del sistema portuale è necessario, oltre al potenziamento infrastrutturale, anche un recupero di efficienza del sistema logistico, assicurando il pieno utilizzo delle banchine e ottimizzando i processi produttivi con operazioni più snelle e tempi di lavorazione delle merci più brevi, grazie a modelli organizzativi avanzati, maggiore automatizzazione e servizi integrati e affidabili.

Il traffico delle merci in transito dal porto di Taranto è fortemente influenzato dal traffico industriale legato all'attività siderurgica. Nel 2022 è stato caratterizzato per il 55 per cento da rinfuse solide, riferite, per la maggior parte, all'industria siderurgica (-18,7 per cento); per il 24 per cento da rinfuse liquide (principalmente prodotti petroliferi) e per il 21 per cento da merci varie (-12,1 per cento). Per quanto riguarda il traffico container, sono presenti segnali di crescita (+121,8 per cento). Rispetto alla movimentazione passeggeri, il dato rivela una crescita notevole rispetto al 2021, pari al 35,5 per cento (108.810 passeggeri totali), legata soprattutto all'aumento del numero di scali e di compagnie crocieristiche rispetto al 2021.

La riduzione del volume complessivo dei traffici (-16,87 per cento), in controtendenza rispetto al dato del 2021, si riflette sulle collegate entrate tributarie (in diminuzione del 10 per cento). Per lo sviluppo delle infrastrutture portuali l'AdSP del Mar Ionio ha accertato, nell'anno 2022, finanziamenti statali per circa 26 milioni, di cui circa l'83 per cento è destinata ad interventi inseriti nel Pnrr. Detta parte, interamente riscossa, è stata accantonata nell'avanzo vincolato di amministrazione in attesa del suo effettivo utilizzo.

Ciò ha prodotto un avanzo finanziario di competenza pari a euro 10.375.634 e la contemporanea crescita sia del saldo di cassa (euro 240.113.894) sia dell'avanzo di amministrazione (euro 230.752.349).

Sotto il profilo economico-patrimoniale, si registrano risultati altrettanto positivi, con un avanzo economico di euro 13.159.592 e la crescita del patrimonio netto a euro 315.643.779.

Il quadro complessivo dei saldi di bilancio dell'ultimo quadriennio, evidenzia risultati altalenanti, determinati, da un lato, dall'andamento dei flussi di traffico, condizionati anche dall'emergenza pandemica, dall'altro, dai più consistenti finanziamenti statali, legati al programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale e ai fondi complementari al Pnrr. Ad eccezione del 2020, il cui risultato finanziario della gestione di competenza chiude con un disavanzo (-1,3 mln), si registra anche nel 2022 un risultato positivo (+10,37 mln). Tale alternanza di risultati finanziari denota, tuttavia, la sostanziale continuità della gestione in

conto capitale, che procede con impegni crescenti.

Riguardo alla gestione corrente, l'indice di autonomia finanziaria, dato dal rapporto fra le entrate correnti proprie (al netto, cioè, dei contributi pubblici di parte corrente) e le spese correnti di funzionamento (al netto degli oneri per prestazioni istituzionali e dei trasferimenti passivi), si mantiene positivo, per quanto risenta delle minori entrate per traffici.

La riduzione dell'autonomia finanziaria dell'Ente si riflette sugli equilibri della gestione in conto capitale, in quanto una progressiva flessione dell'avanzo corrente comporta minori risorse disponibili a copertura delle spese per programmi di investimento, i quali vengono ad essere attivati, in misura sempre crescente, grazie alla sola copertura delle risorse da trasferimenti.

Il saldo della gestione di cassa registra un recupero rispetto al 2021 (passando da 197,4 mln a 240,1 mln), per effetto, principalmente, delle maggiori contribuzioni statali. Tuttavia, l'accantonamento sia dei finanziamenti statali riscossi e non impegnati nell'esercizio sia dei fondi propri stanziati a copertura di interventi infrastrutturali, produce una riduzione dell'avanzo disponibile, che passa da 113,3 mln a 106,0 mln (- 6,39 per cento).

Sotto il profilo economico, il saldo positivo della gestione caratteristica dell'esercizio 2022 migliora del 4,49 per cento rispetto a quello del 2021, chiudendo con un avanzo economico di 13,2 mln. Ciò si riflette sulla consistenza patrimoniale, con il fondo di dotazione che si apprezza di un ulteriore 4,35 per cento e le immobilizzazioni immateriali "in corso" che crescono da 424,1 mln a 448,1 mln.

Con riferimento alla società *in house* Taranto Port Workers Agency" S.r.l., costituita nel 2017 ai sensi dell'art. 4 del d.l. n. 243 del 2016 per la somministrazione del lavoro in porto e la riqualificazione professionale, si invita l'ente a verificare il rispetto di quanto previsto dall'art. 14, c. 5, del d.lgs. n. 175 del 2016.

Relativamente allo stato patrimoniale, alla chiusura dell'esercizio in esame, il patrimonio netto registra un incremento del 4,35 per cento rispetto al 2021, pari al risultato economico dell'esercizio (euro 13.159.592), attestandosi così a euro 315.643.779.

Relativamente all'attivo patrimoniale, appare in crescita sia il valore delle immobilizzazioni (+6,72 per cento) che il valore delle disponibilità liquide (+21,67 per cento), mentre i crediti si riducono del 49,39 per cento per effetto della riscossione di finanziamenti statali accertati in

passato.

I debiti verso fornitori di durata ultrannuale ammontano ad 47.646.507 milioni nel 2022 e continuano a registrare una apprezzabile diminuzione (-9,17 per cento rispetto al 2021).

Si registra, inoltre, una sensibile riduzione del fondo rischi ed oneri. Si raccomanda di procedere alla costituzione di un adeguato fondo rischi ed oneri che preveda l'accantonamento delle spese legate ai contenziosi in essere e di quelli futuri.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

