



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Determinazione del 29 gennaio 2026, n. 15



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 MARE ADRIATICO MERIDIONALE

2022

Relatore: Primo referendario Michele Ferrante

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:
Ilaria Verduchi



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Nella Camera di consiglio del 29 gennaio 2026;

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

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

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

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

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

visto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mare Adriatico meridionale, comprensiva dei porti di Bari, Monopoli, Barletta, Manfredonia e Brindisi;

visto il rendiconto generale dell'Autorità relativo all'esercizio finanziario 2022, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore, Primo referendario Michele Ferrante, 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 possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicare alle dette Presidenze, il suddetto rendiconto generale -



CORTE DEI CONTI

corredato dalle relazioni degli organi di amministrazione e di revisione - e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce, quale parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2022 - corredato dalle relazioni degli organi di amministrazione e di revisione - dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per il predetto esercizio.

RELATORE
Michele Ferrante
f.to digitalmente

PRESIDENTE
Chiara Bersani
f.to digitalmente

depositato in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
f.to digitalmente

INDICE

PREMESSA	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO.....	2
1.1 Quadro normativo	2
1.2 Interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza	6
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO.....	11
3. PERSONALE E ORGANIZZAZIONE.....	16
3.1 Assetto organizzativo	16
3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio	17
3.3 Spesa del personale.....	18
3.4 Incarichi di studio, consulenza e altre prestazioni professionali esterne	19
3.5 Prevenzione della corruzione, trasparenza amministrativa valutazione della <i>performance</i>	20
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	22
4.1 Documento di pianificazione strategica di sistema e piani regolatori portuali	22
4.2 Piano operativo triennale (Pot)	23
4.3 Programma triennale delle opere (Pto).....	23
4.4 Documento di pianificazione energetica e ambientale di sistema portuale (Dpeasp)....	24
5. ATTIVITÀ	27
5.1 Attività promozionale	28
5.2 I servizi di interesse generale	28
5.3 L'attività negoziale.....	31
5.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria e opere di grande infrastrutturazione.....	34
5.5 Operazioni e servizi svolti nell'ambito portuale	39
5.6 Gestione del demanio marittimo e portuale	40
5.7 Traffico portuale.....	41
6. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE	44
6.1 Dati significativi della gestione	45
6.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate ...	45
6.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui	50
6.4 Il conto economico	53
6.5 Lo stato patrimoniale.....	55
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	60

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Finanziamenti PNRR-PNC.....	7
Tabella 2 - Interventi finanziati con fondi PNRR-PNC e altre fonti finanziarie.....	8
Tabella 3 - Spese per gli organi	11
Tabella 4 - Riepilogo composizione del personale	18
Tabella 5 - Costo per il personale	19
Tabella 6 - Programma triennale delle opere 2021-2023	24
Tabella 7 - Programma triennale delle opere 2022-2024	24
Tabella 8 - Servizi di interesse generale.....	31
Tabella 9 - Attività negoziale 2022.....	33
Tabella 10 - Opere di grande infrastrutturazione	35
Tabella 11 - Canoni, accertamenti, riscossioni e incidenza sulle entrate correnti	41
Tabella 12 - Traffico merci e passeggeri.....	42
Tabella 13 - Principali grandezze contabili della gestione.....	45
Tabella 14 - Rendiconto finanziario - forma sintetica.....	46
Tabella 15 - Rendiconto finanziario - Parte entrate.....	47
Tabella 16 - Rendiconto finanziario - Parte uscite.....	48
Tabella 17 - Situazione amministrativa	51
Tabella 18 - Situazione residui	52
Tabella 19 - Conto economico	54
Tabella 20 - Stato patrimoniale	56

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'articolo 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'anno 2022 dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto sull'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale relativo all'esercizio 2021 è stato approvato con determinazione n. 70 del 7 maggio 2024 e pubblicato in Atti parlamentari, XIX legislatura, Doc. XV, n. 239.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1 Quadro normativo

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

In tale contesto normativo si colloca l'istituzione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale (di seguito anche "*AdSP MAM*", "*Autorità*" ovvero "*Ente*"), comprendente i porti di Bari, Monopoli, Barletta, Manfredonia e Brindisi.

A seguito dell'entrata in vigore della legge n. 108 del 5 agosto 2022, di conversione del decreto-legge n. 68 del 16 giugno 2022, si è ampliata la circoscrizione territoriale della AdSP MAM fino a ricomprendere il porto di Termoli.

Le attribuzioni e le attività dell'AdSP sono desumibili dalle disposizioni che attengono all'operatività dei porti. Il quadro normativo di riferimento per tale materia ha già formato oggetto di dettagliata esposizione nei precedenti referti, ai quali si fa qui rinvio.

In termini generali, le attribuzioni delle AdSP concernono le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali. Le AdSP assumono la manutenzione delle parti comuni e dei fondali, sorvegliano la fornitura dei servizi di interesse generale, amministrano in via esclusiva le aree e i beni demaniali, pianificano lo sviluppo del territorio portuale. Vi si aggiunge il coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell'ambito portuale, nonché la promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Nelle relazioni relative agli esercizi 2020 e 2021, in particolare, sono state riportate le molteplici misure di sostegno al settore portuale, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da Covid-19, che hanno avuto impatto sulla gestione dell'Ente anche per l'annualità di bilancio all'odierno esame.

A tali misure si sono aggiunti gli ulteriori interventi di sostegno, a partire dal 2021, previsti dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021, art. 1, cc. 662, 666, 729 e 731), nonché gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)

stanziati dall'art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e all'aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche). Il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale previsto dal provvedimento legislativo da ultimo citato contempla investimenti per complessivi 2,8 mld, ripartiti con il decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (Mims) del 13 agosto 2021, n. 330. Di questi, 209 milioni sono stati specificamente assegnati all'Autorità in esame, la quale li ha destinati agli interventi esposti in dettaglio nel successivo paragrafo 1.2.

Tra gli altri interventi legislativi di peculiare rilievo, merita menzionarsi, in materia di regime fiscale da applicarsi alle Autorità di sistema portuale, l'articolato intervento legislativo di cui all'art. 4-*bis* del decreto-legge n. 68 del 2022 (convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108) che ha arricchito di nuovi commi l'art. 6 della legge quadro sui porti, anche a seguito delle censure mosse dalla Commissione europea relativamente all'applicazione alle AdSP di esenzioni generalizzate dal pagamento di imposte reddituali, di cui si è dato conto nei precedenti referti. Le nuove disposizioni stabiliscono, infatti, che le AdSP sono soggette in via di principio ad imposizione fiscale *ex art.* 73 del d.p.r. 22 dicembre 1986, n. 917 (Testo unico delle imposte sui redditi - Tuir), per ciò che attiene alle entrate qualificabili come ricavi commerciali con esclusione di quelle prelevate autoritativamente, cioè nell'esercizio di attività pubblicistica (tassa di ancoraggio, tasse portuali, tasse connesse alle autorizzazioni di attività portuali); tale ultima componente di entrate è previsto sia destinata 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 connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. La determinazione dei limiti minimi e massimi per ciascuna tipologia dei prelievi, nonché dei criteri per la determinazione degli stessi e delle modalità di rendicontazione dei costi coperti con le corrispondenti entrate sono state demandate ad un successivo decreto interministeriale applicativo che, tuttavia, ad oggi non risulta ancora emanato. Quanto ai canoni da concessioni demaniali, invece, ne è stata stabilita la riconduzione al reddito imponibile, ma con una riduzione forfettaria del 50 per cento.

In materia di concessioni del demanio portuale, va annotata l'innovazione normativa introdotta dall'art. 5, comma 1, della legge 5 agosto 2022, n. 118 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021). Novellando il testo dell'art. 18, l. n. 84 del 1994, si è stabilito che le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva.

La regolamentazione attuativa di tali previsioni, che comunque fa salvi i contenuti dei rapporti concessori già in essere sino alle relative scadenze, è stata dettata con decreto emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit), di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze (Mef), del 28 dicembre 2022, n. 202, destinato a disciplinare gli atti concessori rilasciati successivamente al 1° gennaio 2023.

Nel diverso ambito regolamentare concernente le procedure e gli atti programmatori rimessi alle AdSP, vanno segnalate le modifiche all'art. 5, l. 28 gennaio 1994, n. 84, introdotte dall'art. 4, comma 1-*septies*, del d.l. 10 settembre 2021, n. 121 (convertito con modificazioni dalla l. 9 novembre 2021, n. 156, c.d. "decreto trasporti"), comprendenti, in sintesi:

- la rimodulazione delle funzioni e dei contenuti del Documento di programmazione strategica, riconfigurato e ridenominato quale Documento di programmazione strategica e di sistema (Dpss), e dei relativi rapporti con il Piano regolatore di sistema portuale (Prp);
- l'attribuzione, al Dpss, della definizione dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale, nonché degli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema;
- l'approvazione del Dpss da parte del Comitato di gestione dell'AdSP, previa acquisizione del parere della Regione e dei Comuni territorialmente interessati, con la successiva approvazione da parte del Mims;
- la competenza esclusiva dell'AdSP per la pianificazione delle aree portuali e retroportuali, attraverso l'approvazione del Prp;
- la ridefinizione del Prp come piano territoriale di rilevanza statale, e la previsione dello stesso quale unico strumento di pianificazione e di governo del territorio di competenza dell'Autorità;

- l'adozione, da parte dell'ente territoriale competente, degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario, nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel Dpss, previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale, con facoltà del Comitato di gestione dell'AdSP, fino all'adozione del nuovo Prp, di definire in via transitoria la destinazione funzionale di determinate aree, previa approvazione da parte del Mims e verifica di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica (Vas);
- l'indicazione, al Mit e alle Regioni, delle aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche e dei punti di scambio intermodali, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

Successivamente, la Corte costituzionale con la sentenza 26 gennaio 2023, n. 6 ha dichiarato la illegittimità costituzionale dell'art. 4, comma 1-*septies*, lettera a), del d.l. n. 121 del 2021, introdotto, in sede di conversione, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156, nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1, della l. 28 gennaio 1994, n. 84, non prevedeva che il documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) fosse accompagnato da una relazione illustrativa che descriva i criteri seguiti nel prescelto assetto del sistema e gli indirizzi per la futura pianificazione, nonché nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1-*bis*, della l. n. 84 del 1994, prevedeva che il Dpss "è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge", a seguito di parere della Regione territorialmente interessata da esprimere nel termine di quarantacinque giorni, anziché "è approvato, nei quarantacinque giorni successivi all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all'art. 14-*quinquies* della l. 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibili"; nonché, ancora, nella parte in cui sostituisce l'art. 5, comma 1, lettera b), della l. n. 84 del 1994, limitatamente alle parole "che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e

private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale”, e, infine, nella parte in cui inserisce il comma 1-*septies* nell'art. 5 della l. n. 84 del 1994.

1.2 Interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza

Meritano dedicata esposizione, per il loro rilevante impatto finanziario e operativo, le disposizioni di semplificazione, le norme e i provvedimenti attuativi della programmazione straordinaria confluita nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e nel Programma a carico dei fondi complementari.

Il PNRR ha attribuito particolare rilievo al settore dei porti, accentuandone la connotazione di *asset* strategico della politica della mobilità: vi è dedicato un intero ambito (Componente 2 - Intermodalità e logistica integrata) della Misura 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile), con la previsione di apporti finanziari significativi, pari a complessivi 270 milioni a carico dei fondi europei, per la sostenibilità ambientale dei porti stessi (c.d. programma *Green Ports*).

Con l'art. 1, c. 1, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, è stato approvato inoltre il Piano nazionale per gli investimenti complementari, finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del PNRR. Con il decreto Mef del 6 agosto 2021, le già menzionate risorse finanziarie sono state assegnate alle amministrazioni titolari degli interventi e individuati i traguardi e gli obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione.

Per gli anni dal 2021 al 2026, sono state assegnate risorse per complessivi 30,6 mld, di cui al settore portuale sono stati destinati 2,8 mld, poi ripartiti con decreto Mims del 13 agosto 2021, n. 330, per i seguenti interventi:

- per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, 1,47 miliardi;
- per l'aumento selettivo della capacità portuale, 390 milioni;
- per l'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale, 250 milioni;
- per l'efficientamento energetico, 50 milioni;
- per gli interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni inquinanti e alla sostenibilità ambientale (progetti per l'elettificazione delle banchine, c.d. *cold ironing*), 675,5 milioni.

In tale contesto, sono stati assegnati all'AdSP del Mare Adriatico meridionale 209 milioni, a valere sulle risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), per lo

sviluppo dell'accessibilità marittima e la resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, nonché per opere di elettrificazione delle banchine in tutti i porti e per opere connesse all'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale.

Successivamente, le risorse assegnate sono state ampliate a 220,6 milioni (decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti n. 101 del 13 aprile 2023 e decreto direttoriale del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste n. 0680526 del 12 dicembre 2023), rispettivamente per l'elettrificazione delle banchine nel porto di Termoli e per lo sviluppo e la logistica del settore agroalimentare.

Quattro finanziamenti sono destinati alla componente M3C2 "Intermodalità e logistica integrata", uno alla componente M5C3 "Interventi speciali per la coesione territoriale" per il PNRR e uno alla componente M2C1 "Sviluppo e logistica del settore agroalimentare, pesca e acquacoltura".

Tabella 1 - Finanziamenti PNRR-PNC

AdSP MAM	Somme previste PNRR-PNC			(milioni di euro)
	missione e componenti			% PNRR su finanziamento complessivo
	M2C1	M3C2	M5C3	
	6,6	94	121	
				20,8

Fonte: rielaborazione Cdc su dati AdSP

Gli interventi finanziati, sono i seguenti (i dati sono aggiornati al 30 giugno 2025):

Tabella 2 - Interventi finanziati con fondi PNRR-PNC e altre fonti finanziarie

Interventi	Prov. di appr.ne	Importo compl.vo intervento	Importo del progetto assegnato all'Ente	Trasferimento	Somme pagate	Importo finanziato dal PNRR	Importo finanziato dal PNC	Importo finanziato da altre fonti (fondi di bilancio dell'AdSP)
Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est (1° lotto)	d.m. n. 330 del 13 agosto 2021	43.000.000	39.000.000	37.673.469	6.098.088		39.000.000	4.000.000
Lavori di recupero e rifunzionalizzazione bacino alti fondali	d.m. n. 492 del 3 dicembre 2021 e d.m. n. 330 del 13 agosto 2021	121.000.000	121.000.000	70.204.081 *	19.977.670	41.000.000	80.000.000	
Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est (2° lotto)	d.m. n. 330 del 13 agosto 2021	23.000.000	19.000.000	26.326.530	9.983.198		19.000.000	4.000.000
Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di capo Bianco e realizzazione dei dragaggi a esso funzionali sino alla quota - 12 MSLM	d.m. n. 330 del 13 agosto 2021	65.000.000	30.000.000	18.353.741	530.785		30.000.000	35.000.000
Porto di Termoli Elettificazione delle banchine molo traghetti, pesca e ff.aa.	d.m. n. 330 del 13 agosto 2021 integrato dal d.m. n.101 del 13 aprile 2023	6.000.000	6.000.000	0	1.214.614		6.000.000	
Adeguamento infrastrutturale nei porti di Bari e Brindisi per il miglioramento della capacità logistica agroalimentare	decreto direttoriale del 11.12.2023 prot.0680526 del 12.12.2023	8.299.837	6.622.502	0	112.925	6.622.502		1.677.335

* A valere sul PNC.

Fonte: rielaborazione Cdc su dati AdSP al 30 giugno 2025

L'AdSP del Mar Adriatico meridionale è soggetto attuatore di 6 progetti per complessivi 266,3 milioni, di cui 221,6 milioni assegnati all'Ente. Quattro progetti sono finanziati dal PNC, un progetto dal PNRR ed un progetto è finanziato da entrambi.

I 4 progetti finanziati dal solo PNC, per un importo totale di euro 94.000.000, cui si aggiungono euro 43.000.000 afferenti ad altre fonti, riguardano lo sviluppo dell'accessibilità marittima nei porti della circoscrizione portuale e l'elettrificazione delle banchine nel porto di Termoli. Il progetto completamente finanziato dal PNRR per euro 6.622.502 ed euro 1.677.335 da autofinanziamento riguarda il miglioramento della capacità logistica agroalimentare nei porti di Bari e Brindisi.

Dai dati del monitoraggio resi disponibili ai fini del presente referto, di cui si è tenuto conto nella tabella che precede, al 30 giugno 2025 le somme trasferite a valere sul PNC per i quattro progetti ammontano ad euro 82.353.740 e le somme pagate ammontano ad euro 17.826.685.

Il progetto finanziato sia dal PNRR che dal PNC rientra negli interventi speciali per la coesione territoriale ed è finalizzato al recupero e rifunzionalizzazione del Bacino Alti Fondali (BAF) nel porto di Manfredonia. L'ammontare complessivo del progetto è di 121 milioni, di cui 41 milioni finanziati dal PNRR e i restanti 80 milioni dal PNC. Al 30 giugno 2025, i trasferimenti ricevuti sono a valere sul PNC e ammontano ad euro 70.204.081, mentre le somme pagate ammontano ad euro 19.977.670. Il progetto relativo all'adeguamento infrastrutturale nei porti di Bari e Brindisi per il miglioramento della capacità logistica agroalimentare, interamente finanziato dal PNRR, non ha al momento ricevuto alcun finanziamento e le somme pagate, al 30 giugno 2025, ammontano ad euro 112.925. In seguito ai diversi monitoraggi effettuati, questo progetto, diviso in tre lotti, non presenta obiettivi intermedi da raggiungere al 30 giugno 2025. Anche il progetto relativo all'elettrificazione delle banchine nel porto di Termoli non presenta obiettivi intermedi, essendo programmata solo la fine dei lavori per il 18 maggio 2026.

Il progetto relativo ai lavori di recupero e rifunzionalizzazione bacino alti fondali ha raggiunto l'obiettivo mentre i restanti progetti alla data del monitoraggio non hanno raggiunto l'obiettivo e il mancato rispetto dello stesso ne condiziona la realizzazione.

In particolare, per il progetto relativo al completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est (1° lotto) l'Ente riferisce che il mancato rispetto dei termini è da riferire alle

tempistiche dei procedimenti di verifica dell'ottemperanza alle prescrizioni ambientali impartite in sede di VIA. Il monitoraggio ambientale *ante operam* si è concluso il 25 febbraio 2025 ed è in corso di svolgimento il monitoraggio in corso d'opera dei lavori prescritto in sede di VIA. Il 10 marzo 2025 è stata effettuata la quarta consegna parziale dei lavori. Il progetto di dragaggio è stato approvato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (Mase) con d.m. 24 marzo 2025, n. 55, ai sensi dell'art. 5-*bis* della l. n. 84 del 1994. È in corso di esecuzione il monitoraggio *ante operam* relativo al dragaggio.

Da tale differimento temporale consegue anche il mancato rispetto dell'obiettivo per il progetto relativo al 2° lotto, che non gode di autonomia funzionale rispetto al 1° lotto.

L'AdSP precisa, inoltre, che per l'intervento di banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di capo Bianco e realizzazione dei dragaggi, al 31 dicembre 2024 il progetto esecutivo risultava ancora in fase di verifica preventiva di progettazione (*ex art. 26, d.lgs. n. 50 del 2016*) in seguito alla stipula dell'accordo con la Soprintendenza competente per la compensazione ambientale di cui al decreto n. 220/2023. Il progetto di dragaggio è stato inviato al Mit, come da art. 5-*bis* della legge n. 84 del 1994 e si è in attesa del termine della procedura. È in corso il monitoraggio ambientale *ante operam*, della durata di due mesi. L'inizio lavori era previsto per il mese di settembre 2025.

Anche per questo progetto, l'Ente riferisce che il mancato rispetto delle tempistiche assegnate è da ricollegare alla necessità di attendere il completamento delle verifiche dell'ottemperanza alle prescrizioni ambientali impartite in sede di VIA.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

Sono organi dell'AdSP, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 84 del 1994, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica dei menzionati organi è stabilita in quattro anni.

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

Nell'esercizio 2022 per gli organi di amministrazione e controllo sono stati impegnati euro 348.606 (nel 2021 l'impegno ammontava ad euro 372.936), con una contrazione principalmente riferibile, secondo le indicazioni dei documenti di bilancio, alla riduzione dei rimborsi connessi alle trasferte, in ragione del più frequente svolgimento di attività da remoto.

Si riportano di seguito le spese dettagliate per ciascun organo nell'esercizio in esame e nel precedente esercizio 2021.

Tabella 3 - Spese per gli organi

	2021	2022	Var. %
Indennità di carica e missioni al Presidente	310.551	286.714	-7,68
Compenso e missioni ai membri del Comitato di gestione	91	362	297,80
Compenso e missioni ai revisori	62.294	61.530	-1,23
Totale	372.936	348.606	-6,52

Fonte: rendiconto finanziario AdSP es. 2022

Il Presidente

Il Presidente è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente della Regione, e viene scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia, dei trasporti e portuale. Il medesimo è titolare dei poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione indicati nell'art. 8, comma 3, della legge citata e a esso spetta la gestione delle risorse finanziarie in attuazione del piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lett. b), della legge n. 84 del 1994.

Per l'esercizio in esame, il ruolo di Presidente dell'AdSP MAM è stato ricoperto da un soggetto nominato con decreto ministeriale n. 128 del 5 aprile 2017, con incarico di durata quadriennale,

a decorrere dal 10 aprile 2017, poi confermato per un ulteriore quadriennio a decorrere dal 16 giugno 2021 (decreto ministeriale del 16 giugno 2021, n. 254).

A seguito di dimissioni dalla carica, rassegnate in data 16 aprile 2024 con effetto dal 30 giugno 2024, i poteri e le attribuzioni del Presidente sono stati attribuiti a un Commissario straordinario, nominato con decreto del Mit n. 178 del 1° luglio 2024 e rimasto in carica sino al 30 giugno 2025. Da tale ultima data vi è subentrato un nuovo Commissario straordinario, nominato dal Mit con decreto n. 144 del 17 giugno 2025. Con successivo decreto del Mit n. 214 del 9 settembre 2025 al medesimo Commissario sono stati attribuiti, a far data dal 3 settembre 2025 e sino al ripristino degli ordinari organi di vertice, anche le prerogative e l'esercizio dei poteri che l'art. 9, comma 5, l. n. 84 del 1994 assegna al Comitato di gestione. Da ultimo, con decreto Mit n. 268 del 23 ottobre 2025, è stato nominato il nuovo Presidente del AdSP MAM, attualmente in carica.

In base al disposto del decreto ministeriale n. 456 del 16 dicembre 2016, art. 2, gli emolumenti spettanti per l'esercizio delle funzioni di presidente delle AdSP sono soggetti al limite massimo di euro 230.000 annui, di cui una parte fissa non superiore a euro 170.000 e una variabile non superiore a euro 60.000 legata al raggiungimento degli obiettivi strategici fissati con direttiva ministeriale per la generalità delle AdSP (per l'esercizio 2022 viene in rilievo la direttiva n. 28 del 4 febbraio 2022).

Tali importi sono da intendersi, secondo la citata disposizione, *“al lordo di contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico dei soggetti percipienti”*.

Anche per l'esercizio in esame permangono osservazioni in merito alle modalità di corresponsione del compenso al Presidente, diffusamente approfondite nella relazione per l'esercizio 2021, alla quale si rinvia per maggiori dettagli.

In sintesi, per gli aspetti attinenti alla corresponsione degli emolumenti di competenza, l'AdSP MAM ha liquidato l'indennità al Presidente in un importo rientrante nel descritto limite massimo, ma ha ricondotto il rapporto istituzionale del Presidente alla resa di prestazioni professionali soggette al regime fiscale e retributivo dei compensi da lavoro autonomo: l'importo dell'indennità, infatti, è stato oggetto di fatturazione da parte del percipiente, e pertanto maggiorato dell'importo dell'imposta sul valore aggiunto calcolata secondo l'aliquota di riferimento, importo che è dunque gravato sull'Ente e non sul percipiente.

Nel rendiconto gestionale di competenza per il 2022, si rileva un impegno complessivo per la funzione di Presidente di euro 286.714 (euro 310.551 nel 2021), così ripartiti: euro 230.000 per indennità fissa e variabile, euro 6.114 per missioni ed euro 50.600 per contributi ed Iva¹.

Dal rendiconto finanziario risulta la liquidazione in favore del Presidente dell'importo complessivo di euro 212.606.

In riscontro alle perplessità espresse da questa Sezione nella relazione sul precedente esercizio, fatte proprie anche dal Mit (con nota del Direttore generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del 24 giugno 2024), l'Ente ha evidenziato come per l'esercizio in esame l'onere aggiuntivo dell'Iva versata sia comunque inferiore alla consistenza degli oneri fiscali e previdenziali (in termini di contributi dovuti per l'iscrizione alla gestione separata INPS e di soggezione al versamento dell'IRAP) che sarebbero stati sostenuti qualora gli emolumenti del Presidente fossero stati assoggettati al regime proprio dei redditi da lavoro dipendente².

Il Comitato di gestione

Il Comitato di gestione (Cdg) è composto dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, e da altri soggetti designati in rappresentanza della Regione e di ciascuno dei Comuni indicati sulla base del vincolo di territorialità e dalla autorità marittima. Sulla base delle designazioni ricevute, il Presidente provvede alla relativa nomina. Il Comitato è l'organo deputato ad approvare tutti i principali atti di programmazione e gestione indicati nell'articolo 9, comma 5, della l. n. 84 del 1994, tra i quali il documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss), il piano regolatore portuale (Prp), il piano operativo triennale (Pot) il bilancio di previsionale, le note di variazione e i consuntivi.

I componenti del Comitato, per l'esercizio in esame, sono stati nominati con determina presidenziale n. 258 del 13 luglio 2021 per il quadriennio 2021-2025; ad integrazione del primo decreto, il Presidente ha nominato gli altri componenti con determina n. 264 del 15 luglio 2021 (il precedente Comitato era stato nominato con vari decreti del Presidente - del 19 luglio 2017, del 13 ottobre 2017, del 19 dicembre 2017 - sia pure in composizione non plenaria). Con

¹ Nel precedente esercizio, l'impegno complessivo per la funzione di Presidente aveva compreso i contributi e l'Iva per euro 77.700, di cui euro 50.600 per Iva sui compensi di competenza dell'esercizio 2021 ed euro 27.100 per Iva sui compensi di competenza dell'esercizio 2020 non impegnata nell'anno stesso.

² Quanto agli esercizi 2021 e precedenti, l'Ente ha ribadito di ritenere non integrata alcuna violazione del limite retributivo di cui all'art. 23-ter, decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 22 dicembre 2011, avendo riguardo al criterio della competenza economica.

determina presidenziale n. 357 del 6 novembre 2025, recependo le designazioni dei componenti espresse dagli enti competenti, è stata disposta la costituzione del Comitato di gestione, seppure allo stato operante in composizione non plenaria. La Sezione raccomanda il completamento della nomina dei componenti di tale organo - al fine di garantire una piena collegialità dello stesso - riservandosi una verifica nei prossimi referti. Per lo svolgimento delle proprie attività, il Comitato ha adottato uno specifico regolamento con deliberazione del 28 luglio 2017.

I predetti componenti non percepiscono compensi, ma gettoni di presenza, attribuiti e corrisposti nella misura massima di 30 euro lordi a seduta giornaliera, come previsto dalla deliberazione presidenziale n. 19 del 5 dicembre 2018.

Le risorse impegnate in bilancio a tale titolo e quali rimborsi spese ammontano per l'esercizio in esame ad euro 361 (euro 90 nel 2021).

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, e scelti tra gli iscritti all'albo dei revisori legali dei conti o tra persone con particolare competenza nella revisione contabile. Tra questi, il Presidente e un membro supplente sono nominati su designazione del Mef.

Il Collegio provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa; redige le relazioni di propria competenza e, in particolare, quella sul rendiconto generale. Riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'andamento della gestione e assiste alle riunioni del Comitato di gestione con almeno uno dei suoi membri.

L'attuale Collegio dei revisori dell'AdSP è stato nominato dal Mims per il quadriennio 2021-2025, con decreto ministeriale del 28 ottobre 2021 n. 416, con decorrenza dal 15 novembre 2021. In seguito alla scadenza dell'incarico quadriennale, non risultano ancora intervenute le nuove designazioni dei componenti dell'organo e, a tal riguardo, la Sezione, sottolinea l'esigenza di garantirne la tempestiva ricostituzione, con riserva di verifica nei prossimi referti.

Per tale organo sono stati impegnati, nell'esercizio in esame, euro 61.530 (euro 62.294 nel 2021) di cui euro 54.309 per compenso ai componenti (euro 54.366 nel 2021), euro 4.277 per missioni (euro 4.928 nel 2021) ed euro 2.944 per contributi su indennità e gettoni.

Organismo di partenariato della risorsa mare

Per completezza, si evidenzia poi che in applicazione dell'art.11-*bis* della legge n. 84 del 1994, l'AdSP si è dotata dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, il quale, pur non essendo un organo, ha rilevanti funzioni di confronto partenariale, nonché consultive, economiche e sociali. In particolare, l'Organismo esprime pareri, non vincolanti, in ordine: all'adozione del piano regolatore di sistema portuale e del piano operativo triennale, alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità e operatività dell'AdSP, nonché in merito al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

Per l'AdSP MAM, l'Organismo - costituito con determina presidenziale n. 43 del 15 giugno 2017 - è integrato da tredici componenti, per la cui attività non sono erogati compensi da parte dell'Autorità, restando a carico delle amministrazioni, enti e associazioni designanti anche il rimborso di eventuali spese di missione.

3. PERSONALE E ORGANIZZAZIONE

3.1 Assetto organizzativo

Il Segretariato generale

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative di propria competenza, l'AdSP si avvale del Segretariato generale, che si compone del Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa, ai sensi dell'articolo 10 della l. n. 84 del 1994. Al vertice amministrativo è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente, tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore e assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta. Tale figura apicale non è inserita nella pianta organica. Il Segretario generale è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché ai limiti retributivi di cui al citato art. 23-ter, d.l. n. 201 del 2011.

Con delibera del Comitato di gestione n. 1 dell'11 gennaio 2018, era stato nominato il Segretario generale dell'AdSP, per un quadriennio a decorrere dal febbraio 2018. Con delibera n. 19 del 23 novembre 2021, il Comitato di gestione ha confermato il Segretario generale già in carica per un ulteriore quadriennio, a decorrere dal 12 febbraio 2022.

La determinazione del trattamento economico scaturisce dall'applicazione del contratto collettivo nazionale dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi. Gli emolumenti erogati nel 2022 raggiungono l'importo complessivo di euro 187.935 (euro 179.490 nel 2021), di cui euro 148.514 quale compenso fisso ed euro 39.421 quale compenso variabile.

La Segreteria tecnico-operativa costituisce un unico centro di responsabilità amministrativa, cui fanno riferimento 8 strutture di livello dirigenziale (dipartimenti). Il relativo funzionigramma, nel corso del 2022, è stato rideterminato con determina del Presidente n. 311 del 10 agosto 2022, al fine di recepire gli aggiornamenti e le modifiche della composizione dei vari dipartimenti a seguito delle procedure assunzionali programmate nel 2021 (6 unità a tempo indeterminato e 2 unità a tempo determinato), oltre che dell'integrazione funzionale del porto di Termoli. Per completezza informativa, si segnala che un ulteriore aggiornamento del funzionigramma è stato adottato con determina commissariale n. 55 del 17 febbraio 2025.

Sportello unico amministrativo

L'AdSP MAM ha istituito lo sportello unico amministrativo (Sua), previsto dall'art. 15-bis della l. n. 84 del 1994, che svolge la funzione di *front office* unico per i procedimenti amministrativi e autorizzativi concernenti le attività economiche previste nei porti di propria competenza, con l'esclusione dei procedimenti in materia di controlli e di sicurezza, nonché di quelli di competenza dello Sportello unico doganale.

Costituito in data 15 giugno 2017, il Sua è stato dotato del prescritto regolamento di organizzazione e funzionamento con delibera del Comitato di gestione n. 14 del 15 settembre 2021. Con riguardo agli sviluppi più recenti del funzionamento del Sua, l'AdSP ha comunicato che in data 11 gennaio 2024 è avvenuto il completamento delle attività di sviluppo dei servizi evoluti, relativi all'implementazione dei pagamenti digitali dei diritti di istruttoria, dei pagamenti digitali delle imposte di bollo, della gestione endoprocedimentale delle pratiche di trasporto eccezionale e delle pratiche *ex art. 68* del codice della navigazione marittima.

Al 31 marzo 2025, con l'impiego di tali nuovi servizi, sono state presentate e gestite digitalmente n. 2.931 istanze procedimentali dell'utenza.

3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio

Con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 26 settembre 2022, autorizzata dal Mit con nota del 28 ottobre 2022, è stato approvato il nuovo organico della Segreteria tecnico-operativa dell'AdSP MAM.

L'AdSP ha fatto riferimento a una pianta organica di 109 unità, con un incremento di 24 unità di livello non dirigenziale (17 impiegati e 7 quadri) rispetto alla pregressa dotazione, approvata dal CdG nel 2018. Nella seguente tabella si espongono i dati di riepilogo delle dotazioni organiche e del personale in servizio nell'esercizio in esame rispetto a quello precedente.

Tabella 4 - Riepilogo composizione del personale

Qualifica	Dotazione organica		Personale effettivo	
	2021	2022	2021	2022
Dirigenti	8	8	7	7
Quadri	25	32	20	21
Impiegati	52	69	50	49
Operai	0	0	0	0
TOTALE	85	109	77	77

Fonte: elaborazione Cdc dai dati di bilancio

Nell'esercizio in esame il numero di risorse di personale in servizio è rimasto stabile: la cessazione dal servizio di un'unità di personale è stata bilanciata da una nuova assunzione. Nel corso del 2022 si sono completate le procedure assunzionali, avviate nel 2021, per l'assunzione di un funzionario di livello quadro, nonché per l'assunzione di 6 risorse di personale con rapporto di lavoro a tempo determinato anche in attuazione dei programmi d'intervento afferenti al PNRR.

Si è inoltre registrato l'espletamento di due procedure di selezione per progressione interna, volte alla copertura di altrettante posizioni vacanti di funzionari di 1° livello.

In diminuzione rispetto all'esercizio precedente l'utilizzo di personale somministrato (5 unità nel 2022, rispetto alle 8 unità del 2021), con un impegno di spesa di euro 110.896 (euro 195.721 nel precedente esercizio).

Le procedure assunzionali seguono la programmazione dei fabbisogni di personale, stabilita con provvedimento del Presidente, di regola con la medesima cadenza triennale del Piano operativo triennale. Con determina del Presidente n. 127 del 31 marzo 2023 è stato approvato il Piano dei fabbisogni del personale per il triennio 2023-2025, nel quale è stata prevista l'assunzione di personale sino a completamento della pianta organica vigente.

Il precedente Piano dei fabbisogni del personale era stato approvato con determina n. 389 del 4 ottobre 2019.

Tra le attribuzioni presidenziali rientra anche la regolamentazione delle procedure di reclutamento, attualmente disciplinate dall'apposito regolamento adottato con determina presidenziale n. 126 del 30 marzo 2023.

3.3 Spesa del personale

Nella tabella che segue sono indicate le somme impegnate per il personale, incluso il Segretario generale, onde consentire di esporre un indicatore complessivo.

Tabella 5 - Costo per il personale

Tipologia dell'emolumento	2021	2022	Var. %
Emolumenti fissi al Segretario generale	145.000	148.514	2,42
Emolumenti fissi al personale dipendente	4.178.555	4.536.388	8,56
Emolumenti variabili al Segretario Generale	36.490	39.421	8,03
Emolumenti variabili al personale dipendente	1.385.544	1.478.946	6,74
Compensi per il servizio economato	2.000	2.000	0
Indennità e rimborso spese di missione	5.900	18.473	213,10
Altri oneri per il personale	23.156	22.322	-3,60
Spese per l'organizzazione di corsi	20.457	27.184	32,88
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	1.477.587	1.566.393	6,01
Oneri rinnovo contrattazione decentrata	0	0	0
Oneri rinnovo contratto nazionale	0	0	0
Indennità di anzianità	7.092	1.005	-85,83
Emolumenti personale non dipendente	76.985	5.742	-92,54
TOTALE spesa impegnata	7.358.766	7.846.388	6,63
Accantonamento Tfr	515.178	721.752	40,10
Costo del personale	7.873.944	8.568.140	8,82

Fonte: elaborazione Cdc dai dati di bilancio

Nel 2022 la spesa complessiva per il personale registra un aumento rispetto all'esercizio precedente (+8,82 per cento), riflettendo importi maggiori degli oneri fissi e variabili del personale dipendente.

Nella specie, come evidenziato dall'AdSP nella documentazione a corredo del rendiconto annuale, i maggiori oneri registrati nell'esercizio riflettono sia gli effetti delle procedure assunzionali sopra citate (le variazioni del livello d'inquadramento di due unità, l'assunzione di un funzionario di livello Quadro e l'assunzione di 5 unità avvenute mediamente a metà 2021, che per il 2022 hanno un maggior peso su base annuale), sia i maggiori oneri derivanti dalla contrattazione integrativa dei dirigenti (con un aumento complessivo di euro 23.376,03 rispetto all'esercizio precedente).

3.4 Incarichi di studio, consulenza e altre prestazioni professionali esterne

Per l'esercizio in esame, l'AdSP MAM si è avvalsa di consulenze e incarichi occasionali di prestazioni d'opera professionale specialistiche, rendendo pubblici i dati rilevanti di ciascuno degli incarichi affidati, nei termini prescritti dal d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

Oltre agli incarichi di patrocinio e assistenza legale/giudiziaria (nei documenti di bilancio ricondotti alla categoria delle "spese legali, giudiziarie e varie", con impegni per un totale di euro 108.914, a fronte di euro 96.294 nel 2021) sono stati conferiti, secondo quanto indicato dall'Ente, incarichi di prestazioni professionali di carattere tecnico o amministrativo, come

quelli di componente di commissioni di concorso. Ulteriori incarichi occasionali sono stati conferiti per l'acquisizione di collaborazioni professionali a progetto, i cui oneri sono a valere sugli interventi finanziati da risorse europee di riferimento (cfr. paragrafo 5).

A seguito di richiesta istruttoria, l'Ente ha precisato gli impegni sostenuti e il relativo appostamento in bilancio:

- euro 37.600 per incarichi occasionali per commissioni di concorso;
- euro 11.204 per altri incarichi occasionali;
- euro 235.578,98 per altri incarichi occasionali di natura tecnica;
- euro 332.583,22 per incarichi professionali di natura tecnica per opere finanziate;
- euro 48.073,19 per incarichi in materia legale/giudiziale.

3.5 Prevenzione della corruzione, trasparenza amministrativa valutazione della performance

Adempimenti relativi alla prevenzione della corruzione e alla trasparenza

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

Con determina presidenziale n. 464 del 19 dicembre 2018, le funzioni di Responsabile unico della prevenzione della corruzione e della trasparenza (Rpct), in precedenza assegnate al responsabile del dipartimento legale, sono state assegnate al Segretario generale, sul rilievo della carenza di altre figure di livello dirigenziale dotate delle richieste attribuzioni di effettività e autonomia nell'esercizio del ruolo rivestito. Con la successiva determina presidenziale n. 251 del 26 giugno 2020, mutuando l'analoga scelta organizzativa compiuta da altre AdSP per dotarsi di una struttura deputata a gestire in maniera organica e coordinata gli adempimenti in materia di anticorruzione, trasparenza amministrativa, *privacy* e *performance*, l'AdSP ha istituito, quale struttura di *staff* della Segreteria generale, l'Ufficio per la Prevenzione della Corruzione, la Trasparenza, la *Performance* e la *Privacy* dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale. L'assegnazione delle risorse di personale è stata integrata con le successive determine presidenziali n. 31 del 30 gennaio 2023 e n. 221 del 13 giugno 2024.

Il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (Ptpct) 2022-2024 è stato approvato con determina presidenziale n. 143 del 29 aprile 2022. Per completezza

informativa si segnala che i contenuti del Ptpct per i successivi cicli di programmazione sono confluiti nell'ambito del Piano integrato di attività e organizzazione (Piao), approvato per il triennio 2023-2025 con delibera presidenziale n. 128 del 31 marzo 2023 e successiva delibera del Comitato di gestione n. 4 del 20 aprile 2023.

Con determina presidenziale n. 472 del 7 novembre 2023, in attuazione delle previsioni di cui al d.lgs. 10 marzo 2023, n. 24, l'AdSP MAM si è dotata di apposita disciplina per la presentazione e la gestione delle segnalazioni di illeciti (c.d. "*Whistleblowing*") e della tutela del segnalante (c.d. "*Whistleblower*"), attraverso un dedicato applicativo informatico.

Valutazione della performance amministrativa

Le AdSP sono tenute a costituire l'Organismo indipendente di valutazione della *performance* amministrativa (Oiv) sulla base delle vigenti disposizioni di legge, peraltro richiamate nella direttiva n. 245 del 31 maggio 2017 emanata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e della deliberazione Anac n. 1208 del 22 novembre 2017.

In sede di prima applicazione, con decreto presidenziale n. 3 dell'11 gennaio 2018 è stato costituito l'organismo monocratico Oiv per un triennio, con scadenza al 31 dicembre 2020.

Con determina del Presidente n. 230 del 22 giugno 2021, in esito all'apposita procedura di valutazione esperita, l'Oiv è stato ricostituito per un triennio (sino al 30 giugno 2024), sempre in forma monocratica. Lo stesso ha percepito un compenso annuo pari ad euro 10.000, come nei tre esercizi precedenti.

Risultano debitamente approvati sia il regolamento che disciplina il funzionamento dell'Oiv che il regolamento per la gestione del sistema di valutazione dei dirigenti dell'AdSP con delibera del Comitato di gestione n. 5 del 17 aprile 2018; documento successivamente aggiornato con determina del Presidente n. 44 del 31 gennaio 2020.

Risulta altresì approvato il piano della *performance* 2021-2023 (determina del Presidente n. 105 del 24 marzo 2021). Come si dirà nel prosieguo, le decisioni programmatiche in tema di *performance* amministrativa sono state integrate nell'ambito del più comprensivo documento di pianificazione integrata dell'organizzazione e dell'attività - Piao, approvato nel corso del 2022.

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

4.1 Documento di pianificazione strategica di sistema e piani regolatori portuali

L'ente si è dotato degli strumenti di programmazione in base alla normativa vigente nel periodo di riferimento.

Con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 28 gennaio 2020 (cui è seguita l'approvazione con delibera della giunta regionale n. 1674 dell'8 ottobre 2020) è stato adottato, ai sensi dell'art. 5, comma 1-*bis*, della legge n. 84 del 1994 e successive modifiche, il Documento di pianificazione strategica di sistema portuale. Tale documento definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti di pianificazione in una scala di sistema, in coerenza con quanto previsto dal Piano nazionale dei trasporti e della logistica, con gli orientamenti europei in tema di portualità e con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Psnpl). Costituisce inoltre la cornice di riferimento dei singoli piani regolatori portuali e dei piani operativi e conserva rilevanza centrale per disegnare l'assetto complessivo dei porti costituenti il sistema, le aree destinate alla produzione industriale, alla attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Nelle more della emanazione dei nuovi piani regolatori dei singoli porti del sistema, l'Autorità si è avvalsa dei piani previgenti, con alcuni interventi in variante.

Si registrano ad oggi procedure esitate, o in avanzato stato di definizione, solo per i porti di Brindisi, Manfredonia e Bari.

Quanto al porto di Brindisi, con nota dell'11 settembre 2020 l'AdSP MAM aveva avviato l'*iter* procedimentale - nella specie, l'acquisizione del parere art. 5, comma 5, l. n. 84 del 1994 da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici - volto all'adeguamento del vigente Piano regolatore portuale. Acquisito detto parere - rilasciato con prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni nel novembre 2020 - con delibera del Comitato di gestione n. 15 del 10 ottobre 2022, il Piano è stato adottato e si è avviato il percorso amministrativo per l'acquisizione dei pareri a termini del comma 2-*bis* dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994 e ss.mm.ii. per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Il relativo *iter* procedimentale si è concluso con il parere motivato ai sensi dell'art. 15 del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, reso dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica - di concerto con il Ministero della cultura - con

decreto n. 37 del 30 gennaio 2024. Con i contenuti integrati e modificati in conformità alle osservazioni e raccomandazioni ministeriali, il Prp del Porto di Brindisi è stato da ultimo approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 1 del 30 gennaio 2025.

Il procedimento di formazione del Prp risulta allo stato avviato per i porti di Manfredonia (determina presidenziale n. 121 del 7 aprile 2021) e di Bari (determina commissariale n. 440 del 20 dicembre 2024).

4.2 Piano operativo triennale (Pot)

L'art. 9, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prescrive l'elaborazione di un Piano operativo triennale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantirne la realizzazione. Il documento coordina e armonizza le scelte strategiche che attengono agli investimenti infrastrutturali e alla pianificazione urbanistica in ambito portuale, consentendo di proporre al Ministero vigilante e alle amministrazioni locali il programma delle opere da realizzare per lo sviluppo di ciascun porto, con la quantificazione della relativa spesa; costituisce, allo stesso tempo, un utile strumento di conoscenza della singola realtà portuale e delle relative linee strategiche di sviluppo.

Per l'esercizio in esame, il Pto di riferimento per il triennio 2020-2022 è stato approvato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 15 del 15 settembre 2021. Con delibera n. 12 del 19 dicembre 2023, il Comitato di gestione ha poi approvato il Pto per il triennio 2023-2025.

4.3 Programma triennale delle opere (Pto)

Il bilancio triennale, allegato al bilancio di previsione annuale, è corredato dal Programma triennale delle opere (Pto). Vi trova sede il quadro degli investimenti infrastrutturali e delle relative risorse, posti in correlazione con i contenuti programmatici del Piano operativo triennale, nel quale ultimo sono inseriti gli interventi con un impegno finanziario superiore a 100 mila euro di cui si prevede l'avvio nel periodo di riferimento.

In tema di programmazione dei lavori, l'AdSP è peraltro soggetta alle previsioni del codice dei contratti pubblici (art. 21 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, poi sostituito dall'art. 37 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36), che contempla la redazione di un programma triennale e di un elenco annuale indicante i lavori da avviare nella prima annualità, con il corredo delle pertinenti fonti di finanziamento.

Dal programma triennale delle opere 2021-2023 risulta pianificato l'impiego di risorse complessive per euro 500.706.024, così suddivise:

Tabella 6 - Programma triennale delle opere 2021-2023

TIPOLOGIE RISORSE	Disponibilità Finanziaria Primo anno	Disponibilità Finanziaria Secondo anno	Disponibilità Finanziaria Terzo anno	Importo Totale
Entrate aventi destinazione vincolata per legge	17.035.000	90.950.000	98.818.000	206.803.000
Risorse acquisite mediante apporti di capitali privati	-	-	22.000.000	22.000.000
Stanziamenti di bilancio	16.099.000	21.665.000	2.000.000	39.764.000
Altra tipologia	2.279.165	143.061.859	86.798.000	232.139.024
Totale	35.413.165	255.676.859	209.616.000	500.706.024

Fonte: bilancio preventivo 2021

Dal programma triennale delle opere 2022-2024 risultano risorse totali per euro 531.707.024, così suddivise:

Tabella 7 - Programma triennale delle opere 2022-2024

TIPOLOGIE RISORSE	Disponibilità Finanziaria Primo anno	Disponibilità Finanziaria Secondo anno	Disponibilità Finanziaria Terzo anno	Importo Totale
Entrate aventi destinazione vincolata per legge	69.850.000	187.653.289	92.493.000	349.996.289
Risorse acquisite mediante apporti di capitali privati	-	7.000.000	-	7.000.000
Stanziamenti di bilancio	16.000.000	16.271.711	2.000.000	34.271.711
Altra tipologia	27.661.024	68.380.000	44.398.000	140.439.024
Totale	113.511.024	279.305.000	138.891.000	531.707.024

Fonte: bilancio preventivo 2022

4.4 Documento di pianificazione energetica e ambientale di sistema portuale (Dpeasp)

L'AdSP del Mare Adriatico meridionale ha adottato il documento di pianificazione previsto dall'art. 4-bis della legge n. 84 del 1994 e ss.mm.ii. al fine di perseguire la riduzione delle emissioni di CO₂.

Tale documento è stato approvato dal Comitato di gestione dell'Ente in data 27 settembre 2019 e, da ultimo, aggiornato nel marzo 2020.

Nell'ambito del percorso di efficientamento energetico e di riduzione delle emissioni in atmosfera, l'Autorità ha individuato il Responsabile per la conservazione e l'uso razionale dell'energia (c.d. "Energy Manager"), di cui all'art. 19, comma 1, della l. gennaio 1991, n. 10 con

determina n. 458 del 4 dicembre 2020, nominando un funzionario tecnico in organico al Dipartimento tecnico dell'Ente stesso quale referente organizzativo per le funzioni:

- del costante monitoraggio dei consumi energetici attraverso opportuni indicatori di prestazione;
- dell'individuazione di interventi mirati alla riduzione o all'eliminazione degli sprechi esistenti,
- della riqualificazione energetica di edifici e impianti tecnologici;
- della riduzione dei costi energetici e delle emissioni di CO₂ o altri inquinanti;
- dell'aumento del valore patrimoniale e miglioramento del *comfort*, con benefici multipli per l'Ente e gli utenti.

Con la medesima determina presidenziale, l'Ente ha anche individuato un referente organizzativo. Si è inoltre affidato al "Distretto tecnologico nazionale sull'energia S.c.a.r.l.", un incarico per l'acquisizione di servizi di affiancamento e di supporto operativo e scientifico alle figure nominate, con l'obiettivo - da raggiungere nell'arco dei due anni della durata del servizio - di consentire all'Ente di ottenere la certificazione ISO 50001:2018 per il Sistema di gestione dell'energia (SGE). Tale ultimo obiettivo non risulta sia stato ancora raggiunto.

Tra gli interventi di diretta implementazione dei contenuti Dpeasp rientra la redazione del Progetto di fattibilità tecnico economica dei "Lavori di realizzazione dei sistemi di *cold ironing* nei porti di Bari e Brindisi". Si tratta di un progetto volto alla realizzazione di due sistemi di elettrificazione di banchine. Esso prevede, inoltre, la realizzazione di sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile (fotovoltaico), connessi agli impianti di *cold ironing*, progettati in modo da soddisfare anche parzialmente il fabbisogno energetico delle navi ormeggiate in banchina.

L'AdSP ha riferito che nel corso del 2022 si è dotata di un *software* (Dfse) in grado di valutare le emissioni di gas serra e inquinanti delle navi in manovra e all'ormeggio. È proseguita inoltre l'implementazione del sistema informativo VEGA attraverso il quale l'Ente può acquisire sia dati forniti dal monitoraggio ambientale per mezzo di sensori eterogenei, sia dati sul traffico marittimo e terrestre.

Tale contesto organizzativo può risultare migliorato in termini di efficienza da un più frequente aggiornamento del Dpeasp, che sarebbe in grado di razionalizzarne la strategia

operativa individuando obiettivi di breve e medio termine attualizzati con l'evolversi della tecnologia e della situazione ambientale.

5. ATTIVITÀ

Con determina del Presidente n. 281 del 29 luglio 2022, l'AdSP MAM si è dotata del Piano integrato di attività e organizzazione per il triennio 2022-2024, con aggiornamento annuale.

Come già accennato in precedenza, in tale documento programmatico, previsto dall'art. 6 del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80 (convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113), confluiscono i contenuti di una pluralità di strumenti pianificatori, tra i quali:

- il Piano della *performance*;
- il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (Ptpct);
- il Piano organizzativo del lavoro agile (Pola);
- il Piano triennale dei fabbisogni di personale (Ptfp);
- il Piano della formazione.

Nei paragrafi che seguono si illustrano in maniera sintetica le principali attività svolte dall'AdSP nell'esercizio in esame.

L'attività dell'AdSP è supportata dal sistema informativo già utilizzato dalla ex Autorità portuale del Levante denominato Gaia (Gestione automatizzata informazioni d'area) caratterizzato da una duplice finalità: da un lato eroga servizi diretti agli operatori ed utilizzatori dei porti, dall'altro consente l'interscambio di dati ed informazioni con i sistemi informatici nazionali della p.a.

All'interno di tale sistema, il modulo *GATE* gestisce e monitora gli accessi alle aree portuali sia dei passeggeri e dei veicoli destinati all'imbarco sui traghetti, sia del personale che lavora nel porto.

Il sistema è gestito direttamente dall'Ufficio innovazione tecnologica dell'AdSP.

Quasi tutti i progetti dell'AdSP MAM, che nel 2022 raggiungono un impegno di spesa complessivo di euro 1.003.945, sono stati trasferiti dalla soppressa Autorità portuale di Bari.

Se ne citano alcuni:

- programma interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020: progetto *THEMIS*, volto all'implementazione di strutture di supporto alla ricezione del traffico crocieristico;
- programma interreg V-A Italia-Croazia 2014-2020: Progetto *Susport*;
- programma interreg V-A Italia-Croazia 2014-2020: Progetto *Promares*;

- programma interreg V-A Italia-Croazia 2014-2020: Progetto Intesa il cui scopo principale è quello di migliorare l'efficienza e la sicurezza nel trasporto marittimo e nelle operazioni portuali;
- progetto Efintis programma Italia-Albania-Montenegro.

5.1 Attività promozionale

La AdSP del Mare Adriatico meridionale, anche nel 2022, ha confermato l'adesione all'Associazione dei porti italiani (Assoporti), a quella dei porti crocieristici del Mediterraneo (Medcruise) e Clia International per una spesa totale di euro 9.996.

Le spese promozionali impegnate nel 2022 ammontano a euro 344.631 mentre nel 2021 le stesse ammontavano a euro 49.601.

Nell'esercizio in esame, da quanto riferito dall'AdSP, l'attività di promozione, inserita nel Piano annuale delle attività, sebbene abbia risentito ancora della crisi pandemica, ha registrato comunque un ulteriore ampliamento, individuando di concerto, di volta in volta, con Assoporti, Enit e Puglia Promozione (Agenzia Regionale del Turismo) e in condivisione con l'Organismo di partenariato della risorsa mare, obiettivi, *target*, fasi del processo di comunicazione e canali di diffusione.

Tra le iniziative di maggior rilievo segnalate dall'AdSP, si riportano:

- la realizzazione di nuovi supporti di comunicazione visiva, quale la stampa di materiali promozionali in doppia lingua, con un impegno di spesa di euro 6.800;
- la partecipazione alla fiera "*let expo logistics eco transport*" tenuta a Verona dal 16 al 19 marzo 2022 e alla fiera "*seatrade cruise med*" tenuta a Malaga il 14 e il 15 settembre 2022;
- iniziative d'informazione al pubblico (servizio *infopoint*) svolte in sinergia con i Comuni di Brindisi e Bari, volte a valorizzare l'attrattività del territorio afferente ai porti nel periodo estivo;
- il patrocinio fornito alla XXXVI Edizione Regata Internazionale Brindisi-Corfù e al Salone Nautico di Puglia tenuto a Brindisi.

5.2 I servizi di interesse generale

L'articolo 6, comma 4, lett. c), della legge n. 84 del 1994, nel testo vigente, intesta alle AdSP l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura, a titolo oneroso, agli utenti

portuali, dei servizi di interesse generale non coincidenti, né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1, della legge medesima³.

In forza di tali innovazioni, pertanto, spetta alle Autorità di sistema valutare quali servizi, in base alle esigenze dell'utenza, siano da qualificare come di interesse generale, permanendo come obbligatori solo quelli imposti da disposizioni sovranazionali.

Nel caso dell'AdSP MAM, per tutti i porti rientranti nella propria circoscrizione di competenza, essa gestisce rapporti negoziali con gestori esterni, aventi ad oggetto i servizi di pulizia e raccolta dei rifiuti relativi agli spazi comuni, nonché il diverso segmento, riguardante il ritiro dei rifiuti delle navi e residui del carico.

Per quanto riguarda tale ultimo servizio, l'AdSP MAM ha provveduto ad adottare un nuovo documento di pianificazione, adeguato anche alle previsioni del d.lgs. 8 novembre 2021, n. 197, di recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi. Lo schema del nuovo Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi è stato adottato con determina presidenziale n. 458 del 22 dicembre 2022, ma ha dovuto subire alcune rimodulazioni per novazioni normative e/o regolamentari successivamente introdotte.

Tra queste, la deliberazione dell'Arera del 3 agosto 2023 che ha disciplinato fra l'altro le modalità di perequazione del settore rifiuti, ponendo inoltre in capo alle AdSP l'onere di certificare i rifiuti accidentalmente pescati ovvero volontariamente raccolti in mare, ai fini del rimborso degli oneri derivanti per il loro trattamento.

Nel mese di gennaio 2025, il Dipartimento ambiente, paesaggio - Sezione ciclo rifiuti e bonifiche della Regione Puglia ha riscontrato la coerenza dei contenuti tecnici del piano dell'AdSP rispetto ai documenti di pianificazione regionale di settore.

Il documento di piano risulta attualmente sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'art. 12 del d.lgs. n. 152 del 2006 e ss.mm.ii., alla data attuale, non ancora conclusa.

L'Ente ha comunicato che, all'esito della definitiva approvazione del piano, procederà a individuare i concessionari del servizio, con una gara unica a rilevanza europea, suddivisa in lotti comprendenti uno più ambiti portuali.

³ Il Ministero vigilante, al riguardo, ha fornito indicazioni con circolare del 17 aprile 2018, evidenziando che la materia è stata nel tempo interessata da nuove norme di carattere sostanziale e di riparto delle competenze, adottate anche in recepimento di direttive comunitarie, e, nel contempo, promuovendo una ricognizione presso le singole Autorità di sistema volta a favorire l'individuazione condivisa dei servizi affidati e reputati rientranti nella categoria in questione, nonché delle modalità di erogazione.

L'Ente ha riferito che, nelle more del completamento del suddetto *iter* amministrativo, i relativi servizi sono stati gestiti mediante proroghe di contratti in essere; ove possibile, ha fatto ricorso a "contratti-ponte" di durata limitata o comunque condizionata al successivo ri-affidamento mediante la prevista gara "di sistema", ovvero ancora ha optato per affidamenti transitori a imprese iscritte nel registro degli operatori *ex art. 68* del codice della navigazione e quindi non in esclusiva.

In particolare, per i porti di Bari, Manfredonia e Barletta, i contratti di concessione in scadenza al 31 dicembre 2020 erano stati prorogati di 24 mesi, secondo il disposto dell'art. 199 del d.l. 19 maggio 2020, n. 34. Nel 2022 i rapporti sono proseguiti in virtù di proroghe contrattuali.

Per il porto di Monopoli, l'Ente riferisce che allo stato attuale non è attiva nessuna concessione. Il servizio è stato svolto, non in esclusiva, da società iscritte nel registro *ex art. 68* senza occupazione di beni demaniali.

Per il porto di Brindisi, all'esito dell'esperimento di gara europea nel corso del 2022, il contratto per l'affidamento in concessione del servizio in discorso è stato stipulato l'11 gennaio 2023, con scadenza al 31 luglio 2025. Nel giugno 2025, con determina commissariale n. 204/2025 è stata avviata una procedura di gara per l'affidamento concessorio del servizio per un periodo di 18 mesi (con eventuale estensione di ulteriori 6 mesi), riferito espressamente all'esigenza di attendere l'approvazione del citato atto pianificatorio e la conseguente procedura di gara unitaria.

Analogamente a quanto già evidenziato nelle precedenti relazioni, si raccomanda all'Ente di adottare adeguate misure organizzative atte a favorire un'adeguata programmazione dei tempi contrattuali, al fine di escludere o ridurre la necessità di ricorso all'istituto della proroga, conformemente alle vigenti disposizioni, riconducendolo a un'evenienza eccezionale, concretamente giustificata dal ricorrere di stringenti ragioni impeditive dell'ordinario accesso a procedure negoziali di evidenza pubblica.

Nella tabella seguente si riepiloga lo stato di contrattualizzazione dei servizi d'interesse generale:

Tabella 8 - Servizi di interesse generale

	OGGETTO	PROCEDURA	IMPORTO CONTRATTO	SCADENZA CONTRATTO
1	Porti ADSP MAM - servizi di <i>maritime security</i> e servizi fiduciari nei porti dell'Adsp MAM	Procedura aperta sopra soglia europea	Totale euro 54.297.111	28.10.2027
			Per tutti i porti del sistema, comprensivo dell'eventuale proroga tecnica	
2	Porti ADSP MAM - servizio per la pulizia di strade e piazzali, ritiro e trasporto a smaltimento dei rifiuti negli ambiti demaniali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli e servizio giornaliero di pulizia degli immobili demaniali, degli uffici e altri immobili demaniali dell'autorità di sistema	Procedura aperta sopra soglia europea	Totale euro 10.572.531 (inc. somme a disposizione)	31.12.2026
			Lotto I - Bari, euro 2.599.699 Lotto II - Manfredonia e Barletta, euro 1.324.543 Lotto III - Brindisi/Monopoli, euro 4.329.949	
3	Porto di Bari - affidamento del servizio di assistenza alla viabilità (con estensione del servizio anche al porto di Brindisi a partire dal 23.2.2024 come previsto dalla stessa procedura di gara aperta: 20.000 ore/anno)	Procedura aperta sopra soglia europea	euro 7.230.354 Porto di Brindisi, euro 250.000	8.10.2028
4	Porto di Brindisi - servizio di presidio fiduciario del terminal "Brindisi" - Costa morena ovest	Procedura aperta	euro 273.444	15.10.2026
5	Porto di Brindisi - servizio trasporto terrestre bagagli dei passeggeri di navi da crociera ed altre attività accessorie per la stagione crocieristica 2022*	Procedura negoziata semplificata	euro 150.461	14.11.2022
6	Porto di Bari - Affidamento in concessione della gestione delle stazioni marittime del porto di Bari e dei servizi di supporto ai passeggeri	Procedura aperta sopra soglia europea	euro 8.893.000	31.7.2026 ovvero aggiudicazione nuova gara

* Nel 2023 la prima procedura negoziata telematica è andata deserta, successivamente sono state invitate a presentare la propria offerta tutte le imprese portuali iscritte nel registro ex art. 16 l. n. 84 del 1994 operanti nel porto di Brindisi. Il servizio è stato affidato il 10 aprile 2023 fino al 31 ottobre 2023. Nel 2024 il servizio è stato affidato direttamente dalle compagnie crocieristiche alle imprese portuali ex art. 16 l. n. 84 del 1994, senza alcun onere a carico dell'Ente. Dal 2025, in forza dell'atto di concessione decennale n. 5 del 2025 rep. n. 1146 del 25 giugno 2025, il servizio è stato affidato direttamente dal concessionario (una società che fornisce servizi ai passeggeri nei porti di Bari e Brindisi), alle imprese portuali ex art. 16 l. n. 84 del 1994.

Fonte: dati forniti dall'Ente

5.3 L'attività negoziale

L'attività contrattuale delle AdSP volta all'acquisizione di opere, servizi e forniture è soggetta all'applicazione della disciplina del codice dei contratti pubblici (nell'esercizio di riferimento, il d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, poi sostituito dal d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36). L'AdSP MAM si è dotata di un apposito regolamento interno (nel periodo di riferimento, il regolamento approvato con determina presidenziale n. 477 del 28 dicembre 2008, poi oggetto di revisione con determina presidenziale n. 420 del 29 novembre 2022 e successivi adeguamenti con determina presidenziale n. 243 del 25 giugno 2024) recante una disciplina generale delle

modalità di indizione, svolgimento ed esecuzione delle procedure di affidamento dei contratti di lavori, servizi e forniture, con regole specifiche riguardanti gli affidamenti di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria.

A tale ultimo riguardo, l'Ente - con determina presidenziale n. 48 del 4 febbraio 2020 - ha istituito e disciplinato le modalità di utilizzo e gestione di un apposito albo fornitori telematico, volto a rendere disponibile un elenco di operatori economici cui riferirsi per affidamenti contrattuali diretti o mediante procedure negoziate senza previo bando di gara.

Nell'esercizio in esame, per l'approvvigionamento di lavori, beni e servizi strumentali, l'AdSP si è avvalsa delle tipologie di procedure negoziali riepilogate nel seguente prospetto tabellare.

Tabella 9 - Attività negoziale 2022

Modalità di affidamento utilizzata	Numero contratti	DI CUI			Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	Spesa sostenuta nell'esercizio in esame
		Utilizzo Consip	Utilizzo MePA	Extra Consip e MePA		
Procedure aperte (art. 60)	13	0	0	13	13.490.539,76	9.575.220,97
Procedure ristrette (art. 61)	0	0	0	0	0	0
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63)	5	0	0	5	354.206,48	116.786,59
Affidamento diretto (art. 36, c. 2, lett. a)	295	0	11	284	1.397.687,63	1.264.038,65
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2, lett. a)	87	0	2	85	2.429.086,32	2.161.821,78
Affidamento in amministrazione diretta (art. 36, c. 2, lett. a e b)	0	0	0	0	0	0
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art. 36, c. 2, lett. b, c, c-bis e d)	0	0	0	0	0	0
Procedura negoziata previa pubblicazione del bando (art. 36, c. 9)	4	0	0	4	1.294.345,75	1.294.345,75
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro convenzione (art. 3, c.1, lett. c)	66	15	0	51	2.066.573,93	1.491.397,69
Totale complessivo	470	15	13	442	21.032.439,87	15.903.611,43

Dai dati sopra riepilogati emerge una componente rilevante (in termini di numero di procedure) di affidamenti diretti, anche non mediati dall'utilizzo delle piattaforme di acquisto centralizzato (c.d. "mercato elettronico della p.a."). Sebbene la disciplina normativa di riferimento per il periodo in esame abbia ampliato i presupposti per il ricorso a tali tipologie di procedure (v. art. 1, commi 1 e 2, del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, conv. dalla l. 11 settembre 2020, n. 120), va comunque rammentata l'esigenza di conformare l'attività negoziale alle

previsioni di cui all'art. 1, comma 450, della legge n. 296 del 2006, in punto di centralizzazione degli acquisiti delle pp.aa., valutando in termini stringenti la ricorrenza effettiva di ragioni impeditive a tale paradigma operativo e, in ogni caso, garantendo il rispetto del principio di rotazione dei contraenti.

5.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria e opere di grande infrastrutturazione

Nell'esercizio in esame, per oneri legati a opere di manutenzione ordinaria di aree e edifici demaniali, l'AdSP ha impegnato l'importo complessivo di euro 197.366,33 (al netto di premi per assicurazioni, per euro 139.637,70).

Per interventi di manutenzione straordinaria e ammodernamenti, nell'esercizio in esame sono stati destinati impegni per complessivi euro 8.039.193,46.

Nella successiva tabella si riportano le principali opere infrastrutturali programmate, in corso o ultimate nell'esercizio in esame, le relative fonti di finanziamento e lo stato di avanzamento.

Tabella 10 - Opere di grande infrastrutturazione

Descrizione intervento	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lavori	Data fine Lavori (contratto)	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Perizie di variante o suppletive	Costo totale lavori	Stato avanzamento lavori	Collaudo
PORTO DI BARI. Movimentazione sedimenti all'interno del bacino portuale	PON I&R 2014 – 2020 euro 1.494.427,91	11.11.2020	15.2.2021	18.12.2022 prorogati al 20.10.2025	Aperta	2.139.588,14	DP nr.173 del 2022 DP nr.224 del 2023 DP nr. 251 del 2024	3.500.000	85%	
PORTO DI BARI. Lavori di realizzazione terminal passeggeri banchina 10	REGIONE PUGLIA rientro risorse Interreg per euro 4.235.000 IV-A Gr – I + fondi propri	2.2.2023	24. 5.2023	25.03.2025 È in corso una sospensione per variante richiesta dalla SA	Aperta	7.960.458,89	DP nr.413/2023	11.500.000	80%	
PORTO DI BARI. Lavori di costruzione di tre ormeggi presso il molo S. Cataldo da asservire alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto.	Fondi Comando Generale Capitanerie di Porto. Convenzione 21 maggio 2019							39.000.000	In fase di conclusione gara; terminata fase di valutazione offerte tecniche	
PORTO DI BARI. Realizzazione dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna molo S. Vito	Art. 18-bis l. n. 84/94 per 1,85 milioni di euro	28.10.2021	23.2.2022	29.1.2023	Aperta	2.356.126,39	DP nr.341 del 21.09.2022	3.400.000	100%	24.11.2023
PORTO DI BRINDISI. Completamento dell'infrastruttura portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est	Fondo complementare al PNRR DM 330/2021 per 39 milioni di euro	11.9.2023	1.3.2025 Consegna parziale		Negoziata	24.089.884,27	DC nr.11/ 2024	43.000.000	10%	
PORTO DI BRINDISI. Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa morena est. 2° stralcio.	Fondo complementare al PNRR DM 330/2021 per 19 milioni di euro							19.000.000	Decreto Mase di approvazione dragaggio ex art. 5-bis l. n. 84/94, nr. 325 del 6 novembre 2025; perfezionamento gara	

PORTO DI BRINDISI. Potenziamento degli ormeggi navi RO – RO Costa Morena Ovest: realizzazione di un pontile con briccole	POR Puglia 2014 – 2020 euro 7.343.592,20	14.3.2022	28.3.2023	24.1.2024	Aperta	6.372.978,59	DP nr. 371 del 2024	9.300.000	100%	In corso. Opera in esercizio
PORTO DI BRINDISI. Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro-ro di s. Apollinare (in 2 stralci).	POR Puglia 2014 – 2020 euro 29.288.380,32							35.500.000	Da redigere PE in funzione avvio lavori cassa di colmata CME	
PORTO DI BRINDISI. Riqualficazione terminal costa morena – ristrutturazione e ampliamento terminal passeggeri	Rientro fondi interreg Grecia Italia 2000-2006 euro 12.147.000							16.500.000 (finanziati € 12.147.000)	Appalto avviato nel 2013, ripreso nel 2017: Risoluzione contratto per grave inadempienza. In corso <i>project review</i> al d.lgs. n. 36/2023.	
PORTO DI BRINDISI. Lavori di manutenzione ed ammodernamento infrastrutture portuali della Stazione navale della Marina Militare	Delibera CIPE 10 luglio 2017 euro 15.493.000							15.493.000	Gara in corso; verifica offerte tecniche	
PORTO DI BARLETTA. Lavori di manutenzione dei fondali nei pressi dell’imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti	POR Puglia 2014 – 2020 per euro 3.901.412,61	21.1.2022	21.3.2023	12.5.2024	Negoziata	2.793.023,01	D.P.n.418/2023 D.C.S. n.93/2025	6.000.000	100%	In corso
PORTO DI BARLETTA. Prolungamento di entrambi i moli foranei secondo le previsioni del Prp vigente	Decreto MIT n. 150/2020 per euro 25.000.000 Decreto MIMS n. 332/2021	23.1.2025			Aperta	28.240.895,54		36.000.000	In corso verifica progetto esecutivo	
PORTO DI MANFREDONIA. Ristrutturazione e rifunzionalizzazione molo alti fondali.	Fondo complementare al PNRR (DM 330/2021 per 80 milioni di euro+ PNRR ZES DM 492/2021 per 41 milioni di euro)	17.11.2023	14.3.2024	30.6.2026	Negoziata	90.829.305,27		121.000.000	10%	
PORTI DI BARI E BRINDISI.	Programma di	30.12.2024	22.1.2025		Aperta	22.915.142,44		25.661.000	In corso verifica	

Lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing nei porti di Bari e Brindisi	Azione e Coesione Infrastrutture & Reti 2014/2020 per euro 22.148.000		(p.e.)						progetto esecutivo	
PORTO DI BARI. Interazioni porto città: Parco del Castello – riconnessione Castello – porto.	Programma di Azione e coesione Infrastrutture & Reti 2014/2020 per euro 5.000.000							5.000.000	In corso progetto di fattibilità tecnico economica	
PORTO DI BRINDISI. Completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 mt s.l.m.m.	Fondo complementare al PNRR (DM 330/2021 per 30 milioni di euro)	16.11.2023	18.6.2024 (consegna parziale)		Aperta	48.459.279,36		65.000.000	Alcune lavorazioni già avviate. In corso verifica progetto esecutivo	
PORTO DI TERMOLI. Elettificazione delle banchine portuali	Fondo complementare al PNRR (DM 101/2023 per 6 milioni di euro)	29.3.2024	14.11.2024	13.5.2026	Procedura negoziata	4.498.122,40		6.000.000	60%	
PORTO DI BRINDISI. Progetto di adeguamento infrastrutturale nei Porti di Bari e di Brindisi per il miglioramento della capacità logistica agroalimentare - LOTTO I. Recupero e rifunzionalizzazione terminal Brindisi.	Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Misura M2C1, Investimento 2.1 “Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo” - Decreto Direttoriale (MASAF) del 11.12.2023 prot.0680526 del 12.12.2023 (euro 6.622.502,99 per i tre lotti)				Procedura aperta			5.700.335	Appalto aggiudicato. In corso redazione progetto esecutivo	
PORTO DI BRINDISI. Progetto di adeguamento infrastrutturale nei Porti di Bari	Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza -							4.500.000	Appalto aggiudicato. In corso redazione	

e di Brindisi per il miglioramento della capacità logistica agroalimentare - LOTTO II. Lavori di realizzazione di un impianto fotovoltaico presso la Diga di Punta Riso nel Porto di Brindisi.	Misura M2C1, Investimento 2.1 "Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo" - Decreto Direttoriale (MASAF) del 11.12.2023 prot. 0680526 del 12.12.2023								progetto esecutivo	
PORTI DI BARI E BRINDISI. Progetto di adeguamento infrastrutturale nei Porti di Bari e di Brindisi per il miglioramento della capacità logistica agroalimentare - LOTTO III. Realizzazione di sistemi informativi, hardware, installazione colonnine elettriche e sistemazione magazzino del Terminal Brindisi	Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza- Misura M2C1, Investimento 2.1 "Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo" - Decreto direttoriale (MASAF) del 11.12.2023 prot. 0680526 del 12.12.2023							2.251.262,08	In fase di predisposizione determina a contrarre	

Fonte: dati forniti dall'AdSP MAM

5.5 Operazioni e servizi svolti nell'ambito portuale

La regolazione e la gestione dei servizi portuali e delle attività economiche svolte nelle aree della circoscrizione portuale costituisce uno dei principali ambiti funzionali attribuiti alle competenze istituzionali delle AdSP, rappresentandone, peraltro, una rilevante fonte di entrate finanziarie, sotto forma di diritti portuali e canoni concessori.

In termini generali, l'art. 68 del codice della navigazione prevede l'assoggettamento dello svolgimento di attività economiche all'interno dei porti a poteri di vigilanza pubblica ed eventuali regimi di contingentamento, quali "l'iscrizione in appositi registri, eventualmente a numero chiuso, e ad altre speciali limitazioni".

L'art. 8 della legge n. 84 del 1994 attribuisce al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, sentito il Comitato di gestione, i compiti di amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza, sulla base delle leggi in materia.

A tali fini, l'AdSP MAM, ha adottato un regolamento per la disciplina delle attività industriali, commerciali e artigianali nell'ambito delle aree portuali di competenza: regolamento in origine approvato con ordinanza presidenziale n. 3 del 14 marzo 2018, poi modificato con successive ordinanze n. 6/2019 del 26 febbraio 2019, n. 1/2021 del 12 gennaio 2021 e n. 19/2022 dell'8 novembre 2022. L'esercizio delle diverse tipologie di attività economiche ivi indicate è soggetto al conseguimento, all'esito di apposito procedimento istruttorio, dell'iscrizione in un apposito registro, per una durata annuale rinnovabile.

Nel dicembre 2019 l'Autorità ha adottato il "Regolamento per il rilascio delle autorizzazioni ex art 16 legge 84 del 1994, per l'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali nei porti ricadenti nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale". Per l'effetto, le operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere di merci e materiali) sono state, invece, assoggettate a regime abilitativo, essendo riservate al rilascio di un'autorizzazione e di una correlata concessione per l'utilizzo delle aree demaniali marittime e delle banchine portuali (*i.e.* l'attività dei c.d. "terminalisti") - ai sensi degli artt. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994, nonché alle più recenti disposizioni della l. n. 118 del 2022.

Sono state altresì sottoposte a concessione da parte dell'AdSP la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi

acquei esterni alle difese foranee, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.

In tale quadro regolamentare, riferisce l'Ente che non sono emerse per il 2022 necessità di definizione e/o di ulteriore regolazione della materia a livello locale.

In applicazione delle citate disposizioni regolamentari, e delle disposizioni di cui all'art. 199 della l. n. 77 del 2020, nel 2022 sono state rilasciate nei porti dell'AdSP n. 25 autorizzazioni in autoproduzione, n. 2 per operazioni portuali, n. 1 per servizi portuali.

Per quanto concerne le società autorizzate a fornire lavoro temporaneo portuale *ex art.* 17, comma 2, della legge n. 84 del 1994, operanti nel sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, nel 2019 erano state autorizzate 4 imprese, una per ciascun porto ad eccezione di Monopoli. Nel periodo di riferimento per l'esercizio in esame, tali autorizzazioni sono rimaste vigenti, sulla base di proroghe decorrenti sino a marzo 2024.

Con delibera del Comitato di gestione n. 6 del 27 maggio 2024 e successiva ordinanza presidenziale n. 12 del 6 giugno 2024, l'AdSP MAM si è dotata un nuovo regolamento per la fornitura di lavoro temporaneo nei porti ricadenti nella propria circoscrizione. In tale sede regolamentare, secondo le previsioni di cui all'art. 17, comma 10, della legge n. 84 del 1994, è stata introdotta una disciplina organica, tra l'altro, dei requisiti e degli obblighi organizzativi e operativi imposti alle imprese fornitrici di lavoro temporaneo, delle modalità di conseguimento e di durata dei titoli autorizzatori (fissata in 8 anni, eventualmente estensibile di un ulteriore anno), dei criteri per la determinazione delle tariffe applicabili per l'avviamento al lavoro dei lavoratori e degli obblighi formativi. Con la successiva determina commissariale n. 357 del 23 ottobre 2024 è stata avviata una procedura di gara europea per l'individuazione delle imprese da autorizzare alla fornitura di lavoro temporaneo, suddivisa in 4 lotti rispettivamente per i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia e Barletta. La gara si è conclusa nel gennaio 2025 con l'affidamento di nuovi titoli autorizzatori alle quattro imprese risultate aggiudicatarie, ciascuna per i porti citati.

5.6 Gestione del demanio marittimo e portuale

L'AdSP MAM dal 2018 (ordinanza presidenziale n. 5 del 15 marzo 2018, modificata dalle successive ordinanze n. 5 del 7 febbraio 2019, n. 19 del 30 dicembre 2019, n. 23 del 27 dicembre

2022) si è dotata di un proprio regolamento disciplinante l'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella propria circoscrizione, contenente le regole procedurali concernenti il rilascio e le vicende giuridiche attinenti alle varie tipologie di concessione in uso delle aree demaniali marittime, nonché la determinazione dei canoni concessori.

Nell'esercizio in esame, dai dati esposti dall'AdSP MAM risultano conclusi 105 procedimenti volti al rilascio di concessioni demaniali marittime, oltre a 11 subingressi e 35 concessioni suppletive (di cui 15 di applicazione della proroga della durata dei rapporti concessori prevista dall'art. 199, comma 3, decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modifiche dalla l. 17 luglio 2020, n. 77 e ss.mm.ii.)

Nella tabella seguente sono riassunte, per l'esercizio considerato, le entrate accertate da canoni demaniali, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti; è altresì rappresentata, per ciascun esercizio, l'entità dei canoni riscossi e la relativa percentuale di incidenza su quelli accertati.

Tabella 11 - Canoni, accertamenti, riscossioni e incidenza sulle entrate correnti

Esercizio	Canoni accertati	Entrate correnti accertate	Incidenza % canoni accertati/entrate correnti	Canoni riscossi	Incidenza % canoni riscossi /canoni accertati
2020	7.280.569	19.701.325	36,95	6.533.421	89,74
2021	7.491.018	23.133.476	32,39	7.125.769	95,12
2022	7.831.850	26.374.182	29,70	7.701.572	98,34

Fonte: elaborazione Cdc dai dati di bilancio

I canoni concessori accertati nel 2022 sono pari ad euro 7.831.850 (euro 7.491.018 nel 2021) e la percentuale di incidenza di questi sulle entrate correnti è pari al 29,70 per cento, in diminuzione rispetto al precedente esercizio; l'importo dei canoni riscossi è pari a euro 7.701.572, con un'incidenza percentuale rispetto ai canoni accertati del 98,34 per cento.

5.7 Traffico portuale

Nel seguente riepilogo tabellare si riportano i dati del traffico portuale nel 2022, posti a raffronto con i dati del 2021.

Tabella 12 - Traffico merci e passeggeri

Descrizione	2021						
	Bari	Brindisi	Manfredonia	Barletta	Monopoli	AdSP MAM	
Merci solide movimentate (in tonn.)	1.877.708	2.200.662	470.033	393.243	183.347	5.124.993	
Merci liquide movimentate (in tonn.)	0	2.021.960	127.520	331.046	322.774	2.803.300	
Merci varie in colli	5.426.720	3.404.110	41.095	4.368	15.036	8.891.329	
Totale merci movimentate (in tonn.)	7.304.428	7.626.732	638.648	728.657	521.157	16.819.622	
Contenitori movimentati (T.E.U.)	70.254	0	2	0	0	70.256	
Contenitori movimentati	176.850	424.648	0	0	0	601.498	
Passeggeri imbarcati e sbarcati (numero)	1.007.442	320.783	169	0	352	1.328.746	
Descrizione	2022						
	Bari	Brindisi	Manfredonia	Barletta	Termoli	Monopoli	AdSP MAM
Merci solide movimentate (in tonn.)	1.526.132	4.368.184	529.252	324.773	0	187.754	6.936.095
Merci liquide movimentate (in tonn.)	1.730	2.082.207	119.273	278.020	120.076	286.788	2.888.094
Merci varie in colli	6.076.228	3.594.730	56.920	14.852	25.879	8.687	9.777.296
Totale merci movimentate (in tonn.)	7.604.090	10.045.121	705.445	617.645	145.955	483.229	19.601.485
Contenitori movimentati (T.E.U.)	65.729	383	0	0	0	0	66.112
Contenitori movimentati	196.452	115.101	0	0	3.322	0	314.875
Passeggeri imbarcati e sbarcati (numero)	1.473.781	487.998	5.603	0	207.663	2.395	2.177.440

Fonte: relazione annuale AdSP MAM 2022

Nell'esercizio 2022, il volume complessivo delle merci movimentate ha registrato un aumento aggregato del 16,5 per cento (+15,67 per cento escludendo il contributo del porto di Termoli) rispetto all'esercizio precedente, più intensamente influenzato dagli effetti dell'emergenza pandemica da Covid-19 (nel 2022 tonnellate 19.601.485, a fronte di 16.819.622 tonnellate nel 2021).

Per converso, nell'esercizio in esame, secondo quanto riportato dall'AdSP nella relazione gestionale in sede di rendiconto, l'esordio del conflitto russo-ucraino nel marzo 2022 ha dispiegato comunque effetti significativi sulle importazioni di alcune materie prime.

Esaminando il dettaglio dei risultati registrati nei singoli porti, rispetto al 2021, si osservano diminuzioni dei volumi complessivi movimentati nei soli porti di Barletta (-15,24 per cento) e di Monopoli (-7,28 per cento).

Delle varie tipologie di merci, quella delle merci varie in colli fa osservare incrementi più diffusi e rilevanti, con volumi in diminuzione registrati nel solo porto di Monopoli (-42,23 per cento).

Il volume delle merci solide movimentate registra diminuzioni nei soli porti di Bari (-18,72 per cento) e Barletta (-17,41 per cento), mentre per Brindisi fa segnare un risultato vicino al raddoppio rispetto all'esercizio precedente (+98,49 per cento), incidendovi un rilevante incremento di movimentazione del carbone.

Le merci liquide aumentano nei porti di Bari e Brindisi, soprattutto per i prodotti raffinati, mentre si assiste ad un leggero calo di questa tipologia di merci negli altri porti.

Il porto di Termoli, le cui rilevazioni contabili hanno avuto effetto dal luglio 2022, ha contribuito per lo 0,75 per cento circa ai volumi complessivi delle merci movimentate contabilizzati per i 6 porti dell'AdSP nell'esercizio in esame.

Il progressivo superamento dell'emergenza pandemica ha segnato impatti significativi anche per la ripresa del traffico passeggeri, che nell'esercizio in esame registra un incremento aggregato per i porti di competenza di quasi il 64 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Tali dati incorporano il significativo aumento dei flussi di passeggeri legati al turismo crocieristico, in aumento di circa il 55 per cento (nel 2022, 496.101 crocieristi, a fronte dei 221.057 nel 2021).

6. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE

Per l'esercizio in esame, nelle more dell'approvazione del regolamento di contabilità dell'AdSP, il rendiconto è stato redatto in conformità al regolamento di contabilità adottato dalla soppressa autorità portuale di Bari con delibera del 23 marzo 2007, n. 3. Nell'esposizione delle risultanze contabili della gestione, al sistema di contabilità finanziaria si affianca il sistema di contabilità economico-patrimoniale di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 27 febbraio 2003, n. 97. L'Ente, inoltre, ha applicato le disposizioni sull'armonizzazione contabile di cui al d.lgs. 31 maggio 2011, n. 91.

Al rendiconto è allegata la relazione del Collegio dei revisori dei conti, con il parere di competenza in merito all'approvazione del rendiconto generale dell'esercizio, espresso in data 20 aprile 2023. Sono stati, inoltre, allegati il prospetto riepilogativo delle spese per missioni e programmi di cui al d.p.c.m. del 12 dicembre 2012 ed il prospetto di cui all'art. 9 del d.p.c.m. 22 settembre 2014; nella relazione sulla gestione, parte integrante del consuntivo, è stato fornito (ai sensi dell'art. 41, comma 1, del d.l. n. 66 del 24 aprile 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89) l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti e delle transazioni commerciali che evidenzia un anticipo medio nei pagamenti di 15,05 giorni (15,61 giorni nel 2021).

Il prospetto del bilancio gestionale per ciascun esercizio è stato rielaborato corredando i conti utilizzati con le voci del piano dei conti integrato di cui al d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132. Come attestato positivamente dal Collegio dei revisori nella propria relazione del 27 marzo 2023, l'Ente, in conformità alle vigenti norme di contenimento della spesa pubblica, ha versato al bilancio dello Stato la somma di euro 444.637 (euro 434.759 nel 2021). In apposita sezione della relazione sul rendiconto, sono stati esposti dei riepiloghi dimostrativi del rispetto dei limiti di spesa per beni e servizi, individuati dall'art. 1, comma 591, della legge n. 160 del 2019; gli oneri sostenuti per i consumi energetici, secondo le indicazioni fornite dalla circolare Mef n. 25 del 19 maggio 2022, sono stati esclusi sia dalla media del triennio 2016-2018 che dal rendiconto generale 2022.

Il rendiconto per l'esercizio 2022, approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 2 del 20 aprile 2023, è stato approvato dal Mef con nota n. 184157 del 26 giugno 2023 e dal Mit con nota n. 20481 del 3 luglio 2023.

6.1 Dati significativi della gestione

Si antepone, all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, una tabella che espone le grandezze contabili più significative, emergenti dal conto consuntivo esaminato. Per maggior chiarezza, tali dati vengono posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 13 - Principali grandezze contabili della gestione

DESCRIZIONE	2021	2022	Var. %
a) Avanzo/disavanzo finanziario, di cui:	37.585.987	38.499.609	2,43
- saldo corrente	2.064.260	2.143.157	3,82
- saldo in c/capitale	35.521.727	36.356.452	2,35
b) Avanzo d'amministrazione	102.987.770	145.139.392	40,93
c) Avanzo economico	-325.126	752.767	331,53
d) Patrimonio netto	77.008.776	77.761.544	0,98

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati del bilancio

Nel 2022 il risultato finanziario (euro 38.499.609) si presenta in miglioramento rispetto al precedente esercizio (euro 37.585.987, 2,43 per cento). Su quest'ultimo incide positivamente sia l'andamento della gestione in conto capitale per il finanziamento da parte dello Stato (ammontante ad euro 45.714.294), sia il trasferimento della Regione Puglia (ammontante ad euro 10.874.029). L'avanzo di amministrazione è pari a euro 145.139.392 (euro 102.987.770 nel 2021) e il risultato economico, negativo nel 2021 (euro -325.126), nell'esercizio oggetto di referto risulta positivo per euro 752.767.

La consistenza del patrimonio netto, di euro 77.761.544, è in lieve aumento rispetto all'esercizio (euro 77.008.776 nel 2021) per un importo di euro 752.767, pari al risultato d'esercizio evidenziato nel conto economico.

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

Nella tabella che segue viene riportato in forma sintetica il risultato del rendiconto finanziario del 2022, posto a raffronto con quello del 2021.

Tabella 14 - Rendiconto finanziario - forma sintetica

	2021	2022	Var. %
ENTRATE			
- Correnti	23.133.475	26.374.182	14,01
- In conto capitale	66.718.122	72.827.175	9,16
- Per partite di giro	4.425.323	4.434.821	0,21
Totale entrate	94.276.920	103.636.178	9,93
SPESE			
- Correnti	21.069.215	24.231.025	15,01
- In conto capitale	31.196.395	36.470.723	16,91
- Per partite di giro	4.425.323	4.434.821	0,21
Totale spese	56.690.933	65.136.569	14,90

Fonte: elaborazione Cdc dai dati di bilancio

Il totale delle entrate e quello delle spese risultano entrambi in aumento rispetto al precedente esercizio, sia nella posta di parte corrente che in quella di conto capitale; pertanto, come emerge dalla tabella relativa ai principali saldi contabili della gestione, si registra un saldo positivo di parte corrente di euro 2.143.157 e di parte in conto capitale di euro 36.356.452.

I dati riportati evidenziano, rispetto al precedente esercizio, un incremento delle entrate, principalmente di quelle in conto capitale (euro 66.718.122 nel 2021 ed euro 72.827.175 nel 2022, pari al +9,16 per cento).

Le partite di giro si attestano ad euro 4.434.821 (euro 4.425.323 nel 2021).

La tabella che segue espone nel dettaglio le risultanze finanziarie.

Tabella 15 - Rendiconto finanziario - Parte entrate

Rendiconto finanziario	2021	2022	Var. %
ENTRATE CORRENTI			
Trasferimenti da parte dello stato	1.097.037	0	-100
Trasferimenti da parte della Regione Puglia	57.451	0	-100
Entrate tributarie	9.528.553	12.144.419	27,45
Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi	3.977.827	6.047.510	52,03
Redditi e proventi patrimoniali	7.492.205	7.832.284	4,54
Poste correttive e compensative di uscite correnti	176.986	209.093	18,14
Entrate non classificabili in altre voci	803.416	140.876	-82,47
TOTALE	23.133.475	26.374.182	14,01
ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
Alienazione di immobilizzazioni tecniche			
-Cessione di immobilizzazioni tecniche			
Realizzo di valori mobiliari			
Riscossione di crediti	53.185	69.496	30,67
-Riscossione di altri crediti			
-Ritiro di depositi a cauzione presso terzi			
Trasferimenti dello Stato			
-Finanziamento dello Stato per esecuzione di opere di grande infr.	41.479.575	45.714.294	10,21
-Contributo dello Stato per esecuzione opere			
-Contributo dello Stato per straord. manutenzione	17.956.996	13.934.719	-22,40
-Trasferimenti dello Stato per la realizzazione di progetti comunitari	417.569	87.348	-79,08
Trasferimenti della Regione			
-Contributo della Regione Puglia	5.530.539	10.874.029	96,62
Trasferimenti da altri Enti	928.976	2.006.939	116,04
Assunzione di altri debiti finanziari	351.282	140.350	-60,05
-Depositi di terzi a cauzione			
TOTALE	66.718.122	72.827.175	9,16
PARTITE DI GIRO			
Entrate aventi natura di partite di giro	4.425.323	4.434.821	0,21
TOTALE	4.425.323	4.434.821	0,21
TOTALE ENTRATE	94.276.920	103.636.178	9,93

Fonte: elaborazione Cdc dai dati di bilancio

Tabella 16 - Rendiconto finanziario - Parte uscite

Rendiconto finanziario	2021	2022	Var. %
USCITE CORRENTI			
Uscite per gli organi dell'Ente	372.936	348.606	-6,52
Oneri per il personale in attività di servizio	7.358.766	7.846.388	6,63
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	876.771	899.550	2,60
Uscite per prestazioni istituzionali	11.073.616	12.669.485	14,41
Trasferimenti passivi	591.495	503.083	-14,95
Oneri finanziari	33.651	33.934	0,84
Oneri tributari	569.669	1.583.860	178,03
Poste correttive e compensative di entrate correnti	22.172	10.049	-54,68
Uscite non classificabili in altre voci	170.139	336.070	97,53
Uscite per oneri comuni	0	0	0
Accantonamento al trattamento di fine rapporto	0	0	0
TOTALE	21.069.215	24.231.025	15,01
USCITE IN CONTO CAPITALE			
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari e investimenti			
-Lavori per escavazione fondali			
-Lavori per elevare la sicurezza nei porti			
-Acquisizione di immobili e opere portuali	22.168.259	17.707.503	-20,12
-Lavori per straordinaria manutenzione	4.737.580	8.039.193	69,69
-Azioni per lo sviluppo strategico del porto	829.054	336.734	-59,38
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	2.262.282	4.297.585	89,97
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari			
-Sottoscrizioni ed acquisti di partecipazioni azionarie			
-Partecipazione a progetti europei, naz.li e reg.li	1.003.945	5.797.422	477,46
Concessione di crediti ed anticipazioni	0	0	
Indennità di anzianità e similari dovute al personale cessato dal servizio	106.275	64.586	-39,23
Estinzioni debiti diversi	89.000	227.700	155,84
TOTALE	31.196.395	36.470.723	16,91
PARTITE DI GIRO			
Uscite aventi natura di partita di giro	4.425.323	4.434.821	0,21
TOTALE	4.425.323	4.434.821	0,21
TOTALE USCITE	56.690.933	65.136.569	14,90
AVANZO / DISAVANZO FIN.	37.585.987	38.499.609	2,43

Fonte: elaborazione Cdc dai dati di bilancio

Le entrate correnti accertate, pari ad euro 26.374.182 (euro 23.133.475 nel 2021), sono costituite in prevalenza:

- dalle entrate tributarie, euro 12.144.419 (euro 9.528.553 nel 2021);
- dai redditi e proventi patrimoniali, euro 7.832.284 (euro 7.492.205 nel 2021);
- dalle entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi, euro 6.047.510 (euro 3.977.827 nel 2021).

Le entrate per la vendita di beni e servizi, che nel biennio 2020-2021 risentivano ancora della crisi pandemica, nel 2022 registrano una crescita del 52 per cento (così come avvenuto nel precedente esercizio). La parte più rilevante nell'ambito di detta categoria è rappresentata dai

proventi per i diritti portuali del traffico passeggeri che aumentano di euro 1.286.243 (euro 3.198.218 nel 2021 ed euro 4.484.461 nel 2022).

Le entrate per canoni demaniali, costituenti la componente di maggiore consistenza delle entrate per redditi e proventi patrimoniali, nell'esercizio in esame raggiungono l'importo di euro 7.831.850, con un aumento rispetto all'esercizio precedente (+340.078,43 euro rispetto al 2021, pari al 4,54 per cento) riferibile, secondo l'Ente, in parte alla quota di competenza del porto di Termoli, in altra parte a maggiori accertamenti per canoni nel porto di Brindisi.

Le entrate in conto capitale accertate, euro 72.827.175 (euro 66.718.122 nel 2021) sono costituite per la maggior parte dall'assegnazione delle somme riguardanti il fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza per euro 45.714.294 quale seconda *tranche* di tale fondo (euro 34.285.706 erano stati accertati come prima *tranche* nel 2021). Le somme riscosse nel 2021 e 2022 sono state vincolate dall'Ente; altri accertamenti hanno riguardato i trasferimenti da parte della Regione Puglia: in particolare è stata accertata la quota residua del finanziamento per il pontile a Briccole di complessivi euro 7.343.592 di cui incassati euro 1.835.898 e la quota residua di euro 2.964.500 relativa al finanziamento per la realizzazione del progetto "struttura di accoglienza viaggiatori presso la banchina 10 della Darsena di Ponente del porto di Bari (programma interregionale Grecia-Italia 2007-2013)".

Per quanto riguarda il trasferimento da altri enti, l'Ente ha accertato la quota relativa al progetto "AI Smart-programma interregionale Grecia-Italia" per un importo di euro 1.154.732. Con riferimento alle spese complessivamente impegnate, euro 65.136.569 (euro 56.690.933 nel 2021), tra le uscite correnti (euro 24.231.025) quelle per prestazioni istituzionali, euro 12.669.485 (euro 11.073.616 nel 2021), costituiscono la voce più rilevante in termini di incidenza sul totale. In tale ambito, le spese per la *security* ammontano a euro 5.823.612 (euro 5.463.421 nel 2021). Seguono le spese relative al personale, euro 7.846.388, in aumento rispetto al precedente esercizio (+7 per cento circa), per l'incidenza delle vicende assunzionali e dei maggiori oneri da contrattazione integrativa per i dirigenti, di cui si è già riferito nel precedente paragrafo 3.3.

Nella relazione sulla gestione, l'Ente ha riferito il consistente incremento, rispetto all'esercizio precedente, delle uscite per spese correnti correlato al superamento progressivo del drastico calo dei traffici che, negli esercizi precedenti, aveva comportato una riduzione dei servizi

strettamente connessi alle movimentazioni di persone e merci con conseguente contrazione delle relative spese.

Le uscite in conto capitale, registrate per complessivi 36.470.723 (euro 31.196.395 nel 2021), si riferiscono principalmente a somme impegnate per acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari e investimenti, pari a euro 26.083.430 (euro 27.734.893 nel 2021); tra queste figurano le voci relative all'acquisizione di immobili e opere portuali, euro 17.707.502 (euro 22.168.259 nel 2021).

In riferimento agli impegni di spesa in conto capitale, le voci più significative della categoria sono riconducibili: i) all'attività di potenziamento degli ormeggi navi RO-RO costa Morena Ovest, per la realizzazione di un pontile con briccole (euro 8.875.849); ii) alla manutenzione e tenuta in esercizio immobili (accordo quadro Bari per euro 2.000.000 e accordo quadro Brindisi-Monopoli per euro 2.000.000); iii) al recupero e rifunzionalizzazione del molo alti fondali (intervento PNRR, d.m. n. 330 del 2021, per euro 1.990.601) e al consolidamento statico del porto di Barletta (euro 1.934.757); iv) a interventi a sostegno della pesca nel porto di Manfredonia (euro 1.452.939).

6.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui

Nella sottostante tabella vengono rappresentati i dati relativi alla situazione amministrativa.

Tabella 17 - Situazione amministrativa

	2021	2022
Consistenza di cassa ad inizio esercizio	93.333.538	140.346.745
Riscossioni		
- in conto competenza	83.426.724	92.108.211
- in conto residui	2.881.205	4.083.097
Totale	86.307.929	96.191.308
Pagamenti		
- in conto competenza	26.567.455	30.181.891
- in conto residui	12.727.267	13.956.341
Totale	39.294.722	44.138.232
Consistenza di cassa a fine esercizio	140.346.745	192.399.821
Residui attivi		
- degli esercizi precedenti	19.872.246	25.576.539
- dell'esercizio	10.850.197	11.527.967
Totale	30.722.443	37.104.506
Residui passivi		
- degli esercizi precedenti	37.957.939	49.410.257
- dell'esercizio	30.123.479	34.954.678
Totale	68.081.418	84.364.935
Avanzo d'amministrazione	102.987.770	145.139.392

Avanzo di amministrazione vincolato

L'utilizzazione dell'avanzo di amministrazione per l'esercizio 2022 risulta così prevista:	
Parte vincolata	
al trattamento di fine rapporto	4.270.641
al fondo ripristino investimenti D.M. 330/2021 - fondi complementari al PNRR	77.683.393
Totale Parte vincolata	81.954.034
Parte disponibile	
applicazione opere anno 2023 finanziamenti fondo complementare al PNRR	32.985.206
Parte di cui non si prevede l'utilizzazione	
Totale parte disponibile	30.200.152
Totale Risultato di amministrazione	145.139.392

Fonte: bilancio AdSP MAM

Nel 2022 il risultato di amministrazione si incrementa portando l'avanzo di amministrazione ad euro 145.138.392 (euro 102.987.770 nel 2021) di cui euro 77.683.393 come vincolo per fondi complementari al PNRR (d.m. n. 330 del 2021); euro 4.270.641 vincolati per il trattamento di fine rapporto del personale dipendente. La quota residua dell'avanzo, euro 32.985.206 è stata applicata ad altre opere di cui l'Ente prevede la realizzazione ovvero l'affidamento contrattuale mediante gara per il 2023; la restante quota risulta disponibile per euro 30.200.152 e, a quanto dichiara l'Ente, sarà oggetto di riprogrammazione nel corso del 2023. In proposito, si osserva che non si rinvencono specifici motivi per l'attuale allocazione nella parte disponibile dell'avanzo libero, di risorse per euro 32.985.206, laddove tali risorse si attestano

rivenienti da fonti finanziarie destinate a specifici investimenti rientranti nel PNC-PNRR; difatti, ove non ancora impegnate, tali risorse devono essere considerate nell'avanzo vincolato. La consistenza di cassa a fine esercizio è pari a euro 192.399.821 (euro 140.346.745 nel 2021).

I residui attivi alla fine del 2022 ammontano a euro 37.104.506, di cui euro 11.527.967 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 25.576.539 dalla gestione dei residui degli anni precedenti.

I residui passivi sono pari a euro 84.364.935, di cui euro 34.954.678 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 49.410.257 derivanti dalla gestione dei residui degli anni precedenti.

L'Ente, all'esito di operazioni di riaccertamento, ha provveduto all'eliminazione di residui passivi ritenuti per complessivi euro 4.714.820 e di residui attivi per complessivi euro 1.062.807.

Su tali operazioni il Collegio dei revisori, con verbale n. 3 del 27 marzo 2023, ha reso il proprio parere favorevole all'approvazione delle variazioni dello stato dei residui al 31 dicembre 2022.

Tabella 18 - Situazione residui

ENTRATE	CORRENTI	IN C/CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
Residui attivi all'1.1.2022	7.559.756	22.570.725	591.961	30.722.442
riscossioni nell'anno	3.781.807	149.302	151.988	4.083.097
variazioni	-20.146	-995.165	-47.496	-1.062.807
rimasti da riscuotere	3.757.803	21.426.258	392.477	25.576.538
residui dell'esercizio	2.885.423	8.533.662	108.882	11.527.967
Totale residui al 31.12.2022	6.643.226	29.959.920	501.359	37.104.505
SPESE	CORRENTI	IN C/CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
Residui passivi all'1.1.2022	7.145.033	60.309.799	626.586	68.081.418
pagamenti nell'anno	3.591.996	10.076.071	288.273	13.956.340
variazioni	-762.576	-3.944.497	-7.746	-4.714.819
rimasti da pagare	2.790.460	46.289.230	330.567	49.410.257
residui dell'esercizio	5.428.868	29.033.465	492.344	34.954.677
totale residui al 31.12.2022	8.219.328	75.322.695	4.765.388	84.364.934

Fonte: elaborazione Cdc dai dati di bilancio

Si rileva che i residui attivi e passivi del rendiconto finanziario e della situazione amministrativa differiscono dai crediti e debiti dello stato patrimoniale. L'Ente ha rappresentato tale differenza in prospetti di riconciliazione che fanno parte integrante della nota integrativa al documento di bilancio.

Si rileva anche che, in continuità con una prassi già censurata da questa Corte nell'esercizio precedente, anche per l'esercizio in esame l'AdSP espone tra i residui passivi importi denominati "impegni di massima", descritti come impegni assunti in occasione dell'adozione

delle determine a contrarre, in base alle quali, tuttavia, non sono ancora sorte corrispondenti obbligazioni giuridiche. Analogo è il meccanismo utilizzato sul versante dei residui attivi, ove vengono esposti “accertamenti di massima”, riguardanti operazioni che fanno riferimento a finanziamenti per i quali risulta formalizzata l'erogazione, ma la concreta quantificazione del credito segue la rendicontazione delle spese. Per entrambe tali tipologie di poste attive/passive non è riportato nello stato patrimoniale il corrispondente valore dei crediti/debiti, essendo questi riepilogati negli allegati conti d'ordine.

Come già osservato nelle precedenti relazioni, tale prassi contabile non è conforme alle regole di cui gli artt. 31, 36, comma 6, e 45, comma 2, del d.p.r. n. 97 del 2003, che non consentono l'assunzione di impegni di spesa contestualmente al relativo accertamento di un'entrata a destinazione vincolata, laddove non siano ancora determinati la somma da pagare, il soggetto creditore e la ragione del credito. Ne discendono significative ricadute sulla trasparenza e sull'intellegibilità dei dati contabili e dei saldi di gestione.

6.4 Il conto economico

Nella tabella che segue sono esposti i dati del conto economico.

Tabella 19 - Conto economico

	2021	2022	Var. %
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	23.097.779	26.732.482	15,74
Altri ric. e prov. con separata. indicazione dei contributi di comp.	1.207.758	53.386	-95,58
TOTALE A)	24.305.537	26.785.868	10,20
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	17.495	16.410	-6,20
Per servizi	12.651.647	13.879.700	9,71
Per godimento beni di terzi	1.696	62.573	3.589,45
Per il personale	7.837.413	8.579.224	9,46
Ammortamenti e svalutazioni	1.667.050	1.600.254	-4,01
Oneri diversi di gestione	0	0	
TOTALE B)	22.175.301	24.138.161	8,85
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	2.130.236	2.647.707	24,29
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Altri proventi finanziari	5.568	4.665	-16,22
Interessi ed altri oneri finanziari	33.651	33.934	0,84
TOTALE C)	-28.083	-29.269	4,22
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
TOTALE D)	0	0	0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
Proventi	0	0	
Oneri straordinari	1.678.974	482.809	-71,24
Sopravv. attive ed insussist. del passivo deriv. dalla gest.residui	80.765	148.369	83,70
Sopravv. passive ed insussist. dell'attivo deriv. dalla gest.residui	329.133	61.646	-81,27
TOTALE E)	-1.927.342	-396.086	-79,45
RIS. ECONOM. PRIMA DELLE IMPOSTE A-B+/-C+/-D+/-E	174.811	2.222.352	1.171,29
F) Imposte dell'esercizio	499.937	1.469.585	193,95
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	-325.126	752.767	-331,53

Fonte: bilancio AdSP MAM

Nel 2022 il conto economico chiude con un avanzo di euro 752.767 (euro -325.126 nel 2021), in netto miglioramento rispetto al precedente esercizio: il saldo positivo della gestione caratteristica - nel cui ambito il valore della produzione passa da euro 24.305.537 ad euro 26.785.868, a fronte di un aumento dei costi (da euro 22.175.301 ad euro 24.138.161) - assorbe in parte il saldo negativo della gestione straordinaria, il cui risultato è in netto miglioramento nell'esercizio di riferimento (-396.086 euro, a fronte di -1.927.342 euro nel 2021).

Il saldo della gestione finanziaria risulta in lieve peggioramento, con minori proventi (euro 5.568 nel 2021 ed euro 4.665 nel 2022) e oneri finanziari che non variano il loro ammontare.

I costi della produzione, come già accennato, segnano un deciso aumento rispetto al precedente esercizio, secondo l'AdSP riconducibile alla ripresa delle attività e dei servizi portuali; tra questi il costo del personale (+9,46 per cento) e quello per servizi (+9,71 per cento) incidono maggiormente sul totale.

Nel corso del 2022 l'Ente ha appostato tra i costi della produzione somme a titolo di accantonamento, per "svalutazione crediti dell'attivo circolante e delle disponibilità liquide" pari ad euro 109.830, mentre l'ammontare complessivo del fondo è pari ad euro 1.151.526.

6.5 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti i dati relativi allo stato patrimoniale dell'AdSP per il 2022 posti a raffronto con quelli del 2021.

Tabella 20 - Stato patrimoniale

ATTIVITÀ	2021	2022	Var. %
A) Immobilizzazioni			
- Immobilizzazioni immateriali	49.511.425	58.817.240	18,80
- Immobilizzazioni materiali	179.635.178	168.970.993	-5,94
- Immobilizzazioni finanziarie	1.114.648	1.150.747	3,24
TOTALE	230.261.251	228.938.980	-0,57
B) Attivo circolante			
- Crediti (residui attivi)	18.100.928	16.315.895	-9,86
- Disponibilità liquide	140.346.746	192.399.821	37,09
TOTALE	158.447.674	208.715.716	31,73
C) Ratei e risconti			
- Risconti attivi	5.490	0	-100
TOTALE	5.490	0	-100
TOTALE ATTIVITÀ	388.714.415	437.654.696	12,59
PASSIVITÀ			
A) Patrimonio netto			
- Fondo di dotazione	653.815	653.815	0
- Avanzo/disav. econ. portati a nuovo	76.680.087	76.354.962	-0,42
- Avanzo/disav. econ. dell'esercizio	-325.126	752.767	-331,53
TOTALE	77.008.776	77.761.544	0,98
B) Contributi in conto capitale	285.274.255	336.802.153	18,06
TOTALE	285.274.255	336.802.153	18,06
C) Fondo rischi e oneri			
- Fondo per imposte	6.127	6.127	0
- Fondo per altri rischi e oneri futuri	235.692	239.205	1,49
TOTALE	241.819	245.332	1,45
D) Trattamento fine rapporto di lav. subordinato	3.604.419	4.270.641	18,48
TOTALE	3.604.419	4.270.641	18,48
E) Residui passivi			
- Debiti verso fornitori	3.624.119	5.334.364	47,19
- Debiti tributari	40.572	1.007.468	2.383,16
- Debiti verso istituti di prev.za e sicurezza sociale	316.548	354.375	11,95
- Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubb.	15.894.358	9.249.331	-41,81
- Debiti diversi	2.506.245	2.463.369	-1,71
TOTALE	22.381.842	18.408.907	-17,75
F) Ratei e risconti			
- Ratei passivi	0		
- Risconti passivi	203.304	166.119	-18,29
TOTALE	203.304	166.119	-18,29
TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	388.714.415	437.654.696	12,59

Fonte: rendiconto generale AdSP

Il totale dell'attivo è pari ad euro 437.654.696 (euro 388.714.415 nel 2021).

Il totale del passivo espone un patrimonio netto di euro 77.761.544, in linea con il dato registrato nel 2021, euro 77.008.776, registrando un incremento pari al valore positivo del risultato d'esercizio. Il fondo di dotazione (euro 653.815) derivante dal cessato consorzio del porto di Bari resta inalterato.

Tra le attività, la posta principale è costituita dalle immobilizzazioni materiali, pari ad euro 168.970.993, dato in diminuzione rispetto al 2021 (euro 179.635.178). Tra queste rilevano le immobilizzazioni in corso e gli acconti, per complessivi euro 163.382.872 con un decremento rispetto al precedente esercizio di euro 10.567.859 che si riferiscono ad opere in realizzazione nel porto di Brindisi, in parte non ancora completate ed in parte portate a termine con il finanziamento da parte dello Stato. La quota di contributi ad esse riferita è appostata al passivo alla voce “contributi in conto capitale” ed ammonta ad euro 46.685.760.

Le immobilizzazioni immateriali sono pari ad euro 58.817.240 con un incremento di 9,3 mln rispetto al precedente esercizio. Tra le voci più significative rientrano le immobilizzazioni in corso ed acconti, del valore complessivo di euro 42.128.801, che riguardano le spese sostenute nel corso degli anni ai fini della realizzazione di opere di grande infrastrutturazione, quale la Darsena di ponente nel porto di Bari (intervento del valore di euro 17.998.299).

Seguono le spese sostenute per le manutenzioni straordinarie e gli ammodernamenti dei beni demaniali dei cinque porti (euro 15.245.877). Un'altra voce di rilievo riguarda gli interventi finanziati dai programmi di cooperazione internazionale, tra i quali la componente più significativa concerne il progetto Themis (euro 1.018.811).

Le immobilizzazioni finanziarie sono pari a euro 1.150.747 (aumentano di euro 36.099 rispetto al precedente esercizio).

Di questi:

- euro 375.000 rappresentano la partecipazione, iscritta al valore nominale, detenuta dalla cessata Autorità portuale di Bari nel capitale della società Bari Porto Mediterraneo (B.P.M.) S.r.l., dal 2012 sottoposta a procedura fallimentare;
- euro 775.747 riguardano per lo più cessioni o anticipazioni stipendiali o riscatto dei periodi contributivi (euro 361.530) e fondo assicurativo vincolato al Tfr del personale di Brindisi (euro 253.302).

Con specifico riguardo all'iscrizione, tra le immobilizzazioni finanziarie, della partecipazione nella B.P.M. S.r.l. al valore nominale di euro 375.000, in riscontro a specifiche richieste istruttorie l'AdSP ha riferito che, in considerazione del prolungarsi della procedura fallimentare senza alcun realizzo, negli esercizi dal 2019 al 2021 è stata operata la svalutazione dell'intero importo dei crediti per canoni demaniali vantati nei confronti della Bari Porto Mediterraneo S.r.l. (euro 542.009,60) con accantonamento al Fondo svalutazione crediti verso

società controllate e collegate. In seguito, preso atto del progetto di riparto finale del fallimento, come predisposto dalla curatela fallimentare in data 22 novembre 2024, i crediti residui nei confronti dell'impresa fallita sono stati ritenuti con certezza privi di alcuna possibilità di realizzazione. In occasione della chiusura del rendiconto 2024, infine, l'Ente ha proceduto ad azzerare il valore della suddetta partecipazione immobilizzata, nonché a cancellare tutte le ulteriori partite iscritte nel proprio bilancio nei confronti della Bari Porto Mediterraneo S.r.l., sia creditorie, che debitorie; per quanto attiene all'esercizio 2022, oggetto del presente referto, l'Ente precisa che nel bilancio sono state mantenute tutte le poste iscritte nei confronti della Bari Porto Mediterraneo S.r.l., sia attive che passive, riportate di seguito, avendo ritenuto opportuno attendere l'esito della procedura fallimentare prima di procedere alla loro cancellazione.

Sul punto, la Sezione osserva che - considerata la svalutazione delle ragioni creditorie nei confronti della BPM S.r.l. - l'Ente avrebbe dovuto coerentemente procedere, in applicazione del principio contabile Oic n. 21, alla svalutazione della quota partecipativa.

L'Ente ha, altresì, proceduto, nell'esercizio 2024, all'eliminazione dei debiti nei confronti della B.P.M. S.r.l. ammontanti ad euro 401.369,81 e rappresentati per la quasi totalità da spese per la vigilanza portuale e depositi cauzionali sulle concessioni demaniali.

Con riguardo ai crediti dell'attivo circolante, pari complessivamente ad euro 16.315.895 (euro 18.100.928 nel 2021), la voce più consistente riguarda i crediti verso lo Stato e altri soggetti pubblici, euro 11.099.655 (euro 12.082.818 nel 2021). La riduzione di tali crediti deriva in parte dagli incassi delle quote di finanziamento e in parte dall'attività di ricognizione dei residui attivi delle sopresse autorità portuali, i cui valori sono stati adeguati allo stato di avanzamento dei lavori.

Seguono i crediti verso utenti e clienti pari ad euro 4.056.496 (euro 4.017.614 nel precedente esercizio), iscritti in bilancio al netto del Fondo di svalutazione crediti accantonato ed ammontante ad euro 1.151.526 (euro 1.041.697 nel 2021).

I crediti verso imprese controllate (euro 411,37) riguardano i rapporti pendenti della soppressa Autorità portuale di Bari nei confronti della già citata Bari Porto Mediterraneo S.r.l., anche in questo caso trattandosi di poste (derivanti dall'ammissione chirografaria allo stato passivo fallimentare) la cui sistemazione contabile, come sopra accennato, si è solo successivamente assestata, all'esito del progetto finale di riparto del fallimento.

Tra le passività, rilevano i contributi in conto capitale - pari a euro 336.802.153 di cui 190.108.280 contributi a destinazione vincolata - ricevuti dal Ministero o da altri soggetti pubblici per la realizzazione di opere; tra questi, il fondo contributi *ex art.* 145, comma 61, l. n. 388 del 2000 comprende 109.944 euro quale quota residua di finanziamento erogato nel 2002 (euro 1.084.558) destinato alla ristrutturazione della sede.

I contributi indistinti per la gestione, contabilizzati per euro 146.685.760, provengono da rapporti giuridici della soppressa Autorità portuale di Brindisi, consistendo in accantonamenti di contributi ricevuti per la realizzazione di opere infrastrutturali. In proposito, si ritiene opportuno che l'Ente adoperi maggiore chiarezza nell'appostazione in bilancio di tale voce di rilevante consistenza, considerata anche la risalente provenienza delle fonti finanziarie che la alimentano.

Sempre imputabile alla cessata Autorità portuale di Brindisi è la voce contabilizzata tra i residui passivi, quali debiti verso lo Stato per euro 9.249.331 (euro 15.894.358 nel 2021): è riferita a finanziamenti ricevuti per la realizzazione di opere infrastrutturali e manutenzioni straordinarie, la cui diminuzione segue il progressivo avanzamento degli interventi finanziati. Tra le passività figura il fondo Tfr, al netto degli acconti erogati, il cui importo corrisponde alla quota vincolata nell'avanzo di amministrazione, per euro 4.270.641.

L'ammontare complessivo degli accantonamenti fondi altri rischi e oneri futuri ammonta a euro 245.332 e questi sono riferiti all'accantonamento per la corresponsione delle competenze per lo svolgimento di funzioni tecniche di cui all'art. 113 del decreto legislativo n. 50 del 2016 (euro 52.592) e all'accantonamento per spese legali per contenziosi (euro 186.613).

In disparte i limitati rapporti residui con la citata B.P.M. Srl in fallimento, al tempo controllata dalla soppressa Autorità portuale di Bari, l'AdSP MAM allo stato non detiene partecipazioni societarie, avendo in esercizi precedenti completato (come attestato con determina presidenziale n. 525 del 16 dicembre 2019) le azioni di razionalizzazione programmate ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. 19 agosto 2016, n. 175: nello specifico sono state dismesse sia le quote di capitale detenute nella Porti Levante Security S.r.l. (impresa societaria *in house* affidataria della gestione di servizi di vigilanza e fiduciaria, il cui intero capitale è stato assegnato a operatori privati all'esito di gara pubblica nel 2019), sia la limitata partecipazione al capitale della Interporto Regionale della Puglia S.p.a. (0,22 per cento del capitale sociale).

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità di sistema del Mare Adriatico meridionale (AdSP MAM) è stata costituita per effetto del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 ed è divenuta operativa con l'insediamento del Presidente nominato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 128 del 5 aprile 2017; sulla base delle disposizioni di riforma, le *ex* Autorità portuali del Levante (comprensiva dei porti di Bari, Monopoli e Barletta) di Brindisi e di Manfredonia sono confluite nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale con sede a Bari.

A seguito dell'entrata in vigore della legge n. 108 del 5 agosto 2022 di conversione del decreto-legge n. 68 del 16 giugno 2022, si è ampliata la circoscrizione territoriale della AdSP fino a ricomprendere il porto di Termoli.

In disparte i limitati rapporti residui con la citata B.P.M. S.r.l. in fallimento, al tempo controllata dalla soppressa Autorità portuale di Bari, l'AdSP MAM allo stato non detiene partecipazioni societarie.

Nel periodo di riferimento per l'esercizio esaminato, il Presidente dell'AdSP MAM è stato nominato con decreto ministeriale n. 128 del 5 aprile 2017, con incarico di durata quadriennale a decorrere dal 10 aprile 2017, poi confermato per un ulteriore quadriennio a decorrere dal 16 giugno 2021 (decreto ministeriale del 16 giugno 2021, n. 254).

A seguito di dimissioni dalla carica, rassegnate in data 16 aprile 2024 con effetto dal 30 giugno 2024, i poteri e le attribuzioni del Presidente sono stati assegnati a un Commissario straordinario, nominato con decreto del Mit n. 178 del 1° luglio 2024 e rimasto in carica sino al 30 giugno 2025. Da tale ultima data vi è subentrato un nuovo Commissario straordinario, nominato dal Mit con decreto n. 144 del 17 giugno 2025.

Con successivo decreto Mit n. 214 del 9 settembre 2025 al medesimo Commissario sono stati attribuiti, a far data dal 3 settembre 2025 e sino al ripristino degli ordinari organi di vertice, anche le prerogative e l'esercizio dei poteri che l'art. 9, comma 5, l. n. 84 del 1994 assegna al Comitato di gestione. Con decreto n. 268 del 23 ottobre 2025, è stato nominato il nuovo Presidente dell'AdSP MAM, attualmente in carica.

Anche nell'esercizio esaminato con la presente relazione, per la remunerazione dell'organo presidenziale vengono in rilievo osservazioni circa le modalità di corresponsione del compenso al Presidente nella forma del corrispettivo per attività professionale di tipo

autonomo con fatturazione maggiorata dell'Iva, diffusamente approfondite nella relazione per l'esercizio 2021, cui si rinvia per maggiori dettagli.

Nell'esercizio in esame, i componenti del Comitato di gestione erano quelli nominati con determina presidenziale n. 258 del 13 luglio 2021 per il quadriennio 2021-2025; a integrazione del primo decreto, il Presidente ha nominato gli altri componenti con determina n. 264 del 15 luglio 2021. Da ultimo, il Comitato è stato ricostituito con determina presidenziale n. 357 del 6 novembre 2025, seppure operante in composizione attualmente non plenaria. La Sezione raccomanda il completamento della nomina dei componenti di tale organo - al fine di garantire una piena collegialità dello stesso - riservandosi una verifica nei prossimi referti.

I componenti del Collegio dei revisori sono stati nominati con decreto ministeriale n. 416 del 28 ottobre 2021; alla scadenza del loro incarico quadriennale, non risultano ancora intervenute le nuove designazioni dei componenti dell'organo e, a tal riguardo, la Sezione, sottolinea l'esigenza di garantirne la tempestiva ricostituzione, con riserva di verifica nei prossimi referti. La struttura amministrativa dell'AdSP ha al vertice il Segretariato generale, composto dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa.

Il Segretario generale in carica nell'esercizio in esame è stato nominato dal Comitato di gestione con delibera n. 1 dell'11 gennaio 2018, poi confermato con la successiva delibera n. 19 del 23 novembre 2021 per un ulteriore quadriennio, a decorrere dal 12 febbraio 2022.

Nel corso del 2022 il Comitato di gestione ha ridefinito la dotazione organica della Segreteria tecnico-operativa (delibera n. 12 del 26 settembre 2022, autorizzata dal Mit in data 28 ottobre 2022) portata a complessive 109 unità di personale, con un incremento di 24 unità di livello non dirigenziale (17 impiegati e 7 quadri) rispetto alla pregressa dotazione approvata nel 2018. Rispetto al precedente esercizio, il numero delle risorse di personale in servizio resta stabile (77 unità). Si registrano tuttavia alcune variazioni assunzionali (variazioni del livello d'inquadramento di due unità, l'assunzione di un funzionario di livello Quadro e il completamento delle assunzioni di 5 unità avvenute mediamente a metà 2021) che si riflettono sulla spesa complessiva, in aumento dell'8,82 per cento rispetto al 2021, concorrendovi anche maggiori oneri derivanti dalla contrattazione integrativa dei dirigenti.

Quanto ai documenti programmatori delle attività e delle funzioni insediate nel sistema portuale, l'AdSP si è dotato del Documento di pianificazione strategica di sistema portuale, volto a declinare gli obiettivi di sviluppo e i contenuti di pianificazione in una scala di sistema, in

coerenza con quanto previsto dal Piano nazionale dei trasporti e della logistica, con gli orientamenti europei in tema di portualità e con il Piano strategico nazionale delle portualità e della logistica. Il processo di adeguamento del sottostante livello di pianificazione, riferito ai singoli porti, è stato completato di recente per il solo Prp del porto di Brindisi, restando, per il resto, ancora vigenti i pregressi Prp, con alcuni interventi in variante.

In sede di attribuzione di fondi del PNRR/PNC sono state assegnate all'AdSP MAM risorse per 209 milioni, per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e la resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici e per la coesione territoriale; successivamente le risorse assegnate sono state ampliate a 220,6 milioni (decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti n. 101 del 13 aprile 2023 e nota del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste n. 0680326 del 12 dicembre 2023), rispettivamente per l'elettrificazione delle banchine nel porto di Termoli e per lo sviluppo e logistica del settore agroalimentare.

L'AdSP MAM è soggetto attuatore di 6 progetti per complessivi 262,3 milioni. In gran parte i progetti sono finanziati dal PNC, tra questi uno dei progetti è cofinanziato anche da fondi PNRR. Nell'attuazione degli obiettivi si registrano ritardi, riferiti dall'Ente alla necessità di attendere il completamento delle verifiche dell'ottemperanza alle prescrizioni ambientali impartite in sede di VIA.

Tra le competenze attribuite alle Autorità portuali rientra l'affidamento di servizi di interesse generale, che, nell'esercizio in esame, risulta essere avvenuta in prevalenza con il ricorso ad affidamenti diretti e a varie proroghe contrattuali, in particolare per i servizi di pulizia e raccolta dei rifiuti relative agli spazi comuni, nonché per il ritiro dei rifiuti delle navi e residui del carico. In proposito, si raccomanda all'Ente di adottare adeguate misure organizzative e programmatiche che consentano di ricondurre il diffuso utilizzo dell'istituto della proroga contrattuale a un'evenienza eccezionale, concretamente giustificata dal ricorrere di stringenti ragioni impeditive dell'ordinario accesso a procedure negoziali di evidenza pubblica.

Nell'esercizio 2022, il volume complessivo delle merci movimentate ha registrato un aumento aggregato del 16,5 per cento (+15,67 per cento escludendo il contributo del porto di Termoli) rispetto all'esercizio precedente, più intensamente influenzato dagli effetti dell'emergenza pandemica da Covid-19 (nel 2022 tonnellate 19.601.485, a fronte di 16.819.622 tonnellate nel 2021). Il porto di Termoli, le cui rilevazioni contabili hanno avuto effetto dal luglio 2022, ha

contribuito per lo 0,75 per cento circa ai volumi delle merci contabilizzati per il complesso dei 6 porti dell'AdSP MAM.

Il progressivo superamento dell'emergenza pandemica ha segnato impatti significativi anche per la ripresa del traffico passeggeri, che nell'esercizio in esame registra un incremento aggregato per i porti di competenza di quasi il 64 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Nel 2022 il risultato finanziario (euro 38.499.609) si presenta in miglioramento rispetto al precedente esercizio (euro 37.585.987, +2,43 per cento), incidendovi positivamente sia l'andamento della gestione in conto capitale per il finanziamento da parte dello Stato (ammontante ad euro 45.714.294), sia il trasferimento della Regione Puglia (ammontante ad euro 10.874.029). L'avanzo di amministrazione è pari a euro 145.139.392 (euro 102.987.770 nel 2021) e il risultato economico, negativo nel 2021 (euro -325.126), nell'esercizio oggetto di referto risulta positivo per euro 752.767.

Il totale delle entrate e quello delle spese risultano entrambi in aumento rispetto al precedente esercizio sia nella posta di parte corrente che di conto capitale, con saldi positivi rispettivamente di euro 2.143.157 e di euro 36.356.452.

Sul versante delle entrate correnti, sono in decisa espansione (+52 per cento rispetto al 2021) quelle derivante dalla vendita di beni e servizi, che nel biennio 2020-2021 risentivano ancora della crisi pandemica. Più contenuto l'aumento delle entrate per canoni demaniali (euro 7.831.850, +340.078,43 rispetto al 2021, pari al 4,54 per cento) riferibile, secondo l'Ente, in parte alla quota di competenza del porto di Termoli, in altra parte a maggiori accertamenti per canoni nel porto di Brindisi.

Quanto alle uscite di parte corrente (euro 24.231.025), il percepibile incremento rispetto all'esercizio precedente (euro 21.069.215 nel 2021, +15 per cento) è stato riferito dall'Ente al superamento progressivo del drastico calo dei traffici che, negli esercizi precedenti, aveva comportato una riduzione dei servizi strettamente connessi alle movimentazioni di persone e merci con conseguente contrazione delle relative spese.

La consistenza del patrimonio netto, di euro 77.761.544 è in lieve aumento rispetto all'esercizio (euro 77.008.776 nel 2021), per un importo di euro 752.767, pari al risultato d'esercizio positivo evidenziato nel conto economico.

In significativo aumento anche la disponibilità di cassa a fine esercizio, pari ad euro 192.398.821 (euro 140.346.745 nel 2021).

Quanto alla gestione in conto residui, a fine 2022 sono contabilizzati residui attivi per euro 37.104.506 (di cui euro 11.527.967 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 25.576.539 dalla gestione dei residui degli anni precedenti) e residui passivi per euro 84.364.935 (di cui euro 34.954.678 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 49.410.257 derivanti dalla gestione dei residui degli anni precedenti). Tali risultati derivano anche dalla prosecuzione delle operazioni di riaccertamento, che nell'esercizio in esame ha condotto all'eliminazione di residui passivi per complessivi euro 4.714.820 e di residui attivi per complessivi euro 1.062.807. Sempre in ordine alla gestione dei residui, si ribadisce, come per il precedente esercizio finanziario, la non conformità a legge della prassi della Autorità di esporre tra i residui passivi taluni importi nominati "*impegni di massima*" - descritti come impegni assunti in occasione dell'adozione delle determine a contrarre in base alle quali non sono ancora sorte corrispondenti obbligazioni giuridiche - e tra i residui attivi taluni importi nominati "*accertamenti di massima*" riguardanti finanziamenti per i quali risulta formalizzata l'erogazione, ma la concreta quantificazione del credito segue la rendicontazione delle spese. Per entrambe tali tipologie di poste attive/passive non è riportato nello stato patrimoniale il corrispondente valore dei crediti/debiti, essendo questi riepilogati negli allegati conti d'ordine.

Si tratta di una prassi di rendicontazione non conforme regole contabili di riferimento (artt. 31, 36, comma 6, e 45, comma 2, del d.p.r. n. 97 del 2003), con significative ricadute sulla trasparenza e sull'intellegibilità dei dati contabili e dei saldi di gestione.

I contributi indistinti per la gestione, contabilizzati per euro 146.685.760, provengono da rapporti giuridici della soppressa Autorità portuale di Brindisi, consistendo in accantonamenti di contributi ricevuti per la realizzazione di opere infrastrutturali. In proposito, si ritiene opportuno che l'Ente adoperi maggiore chiarezza nell'appostazione in bilancio di tale voce di rilevante consistenza, considerata anche la risalente provenienza delle fonti finanziarie che la alimentano.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

