



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Determinazione del 06 febbraio 2024, n. 18



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Relatore: Consigliere Francesco Uccello

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



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 6 febbraio 2024;

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

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

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

visto l'art. 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio;

visto l'art. 6, comma 9, della citata legge n. 84 del 1994, che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità di sistema portuale al controllo della Corte dei conti;

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

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

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Francesco Uccello, 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 2021;

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



CORTE DEI CONTI

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio per l'esercizio 2021 - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per il menzionato esercizio.

RELATORE

Francesco Uccello
firmato digitalmente

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci
firmato digitalmente

DIRIGENTE

Fabio Marani
firmato digitalmente
depositata in segreteria

INDICE

PREMESSA	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO.....	2
2. ORGANI.....	7
3. PERSONALE	10
3.1 Segretariato generale	10
3.2 Pianta organica e consistenza del personale	11
3.3 Spesa per il personale.....	13
4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE DELLE OPERE PORTUALI.....	17
4.1 Documento di programmazione strategica di sistema e Piano regolatore portuale ...	17
4.2 Piano operativo triennale.....	19
4.3 Programma triennale delle opere pubbliche	21
4.4 Opere portuali ultimate e in corso di esecuzione nel 2021	23
4.5 Interventi relativi al PNRR	24
5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE	27
5.1 Attività concessoria ed autorizzatoria per le operazioni e i servizi portuali	27
5.2 Servizi di interesse generale	34
5.3 Traffico portuale.....	35
5.4 Attività negoziale.....	36
5.5 Partecipazioni societarie	37
5.6 Contenzioso	39
6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE	41
6.1 Andamento generale della gestione.....	41
6.2 Rendiconto finanziario.....	43
6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui	47
6.4 Conto economico	51
6.5 Stato patrimoniale.....	53
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	56

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Emolumenti del Presidente.....	7
Tabella 2 - Indennità di carica e rimborso spese agli organi di controllo.....	9
Tabella 3 - Spesa per gli organi.....	9
Tabella 4 - Dotazione organica e consistenza del personale.....	13
Tabella 5 - Spesa per il personale in servizio.....	14
Tabella 6 - Costo unitario medio del personale.....	14
Tabella 7 - Piano operativo triennale 2020-2022	20
Tabella 8 - Programma triennale delle opere pubbliche 2021-2023	22
Tabella 9 - Progetti PNRR (situazione al 30 giugno 2023).....	26
Tabella 10 - Imprese autorizzate per le attività di cui all'art. 16, L. 84/1994	30
Tabella 11 - Concessioni e autorizzazioni	30
Tabella 12 - Canoni di concessione aree demaniali.....	32
Tabella 13 - Canoni demaniali - Accertamenti e riscossioni anni 2018-2021	33
Tabella 14 - Traffico portuale e relativo gettito	35
Tabella 15 - Procedure di aggiudicazione anno 2021 - Sezione gare e contratti	36
Tabella 16 - Procedure di affidamento diretto anno 2021 - Sezione economato	37
Tabella 17 - Principali risultati della gestione	42
Tabella 18 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza).....	44
Tabella 19 - Rendiconto gestionale.....	45
Tabella 20 - Situazione amministrativa	48
Tabella 21 - Gestione dei residui - anni 2020-2021	50
Tabella 22 - Conto economico.....	52
Tabella 23 - Stato patrimoniale.....	54

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della l. 21 marzo 1958, n. 259, il risultato del controllo eseguito, a norma dell'art. 2 della medesima legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2021 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto, relativo agli esercizi 2019 e 2020, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 72 del 16 giugno 2022, pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 587.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

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

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

Con la sua costituzione (8 novembre 2016), l'AdSP del Mar Ionio ha assorbito le funzioni della soppressa Autorità portuale di Taranto e le esercita sotto la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit), nel quadro delle scelte strategiche definite dal Piano generale dei trasporti e della logistica e dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Le scelte delle AdSP sono armonizzate dalla "Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale", organismo rappresentativo di natura consultiva istituito ai sensi dell'art. 11-ter della legge n. 84 del 1994 e presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Di rilievo strategico per la crescita del sistema portuale ionico è l'istituzione, ai sensi dell'art. 4 del d.l. 20 giugno 2017, n. 91, convertito dalla l. 3 agosto 2017, n. 123, della Zona economica speciale (Zes) Ionica interregionale nelle Regioni Puglia e Basilicata, una superficie complessiva di circa 2.579 ettari a regime amministrativo e fiscale agevolato all'interno della quale è compreso il porto di Taranto, i corrispondenti spazi retroportuali e le aree industriali connesse. La Zes Ionica interregionale, istituita con d.p.c.m. del 6 giugno 2019, è preordinata ad individuare e valorizzare i nessi economico-funzionali tra infrastrutture portuali ed aree

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

produttive e manifatturiere del territorio, secondo gli indirizzi contenuti nel Piano strategico di sviluppo approvato dalle Regioni Puglia e Basilicata.² Per favorire la collaborazione fra Zes jonica e AdSP nelle more della piena operatività della struttura, in data 17 giugno 2022 è stato siglato un Protocollo d'intesa per le funzioni di supporto del Commissario straordinario di Governo per la Zes, cui ha fatto seguito l'adozione, da parte del Comitato di gestione dell'AdSP, del regolamento recante la disciplina delle procedure amministrative di evidenza pubblica dirette al rilascio, entro 90 giorni dalla conclusione delle procedure selettive, dell'autorizzazione unica nei confronti delle imprese che intendono avviare attività economiche imprenditoriali o realizzare progetti infrastrutturali nelle aree demaniali di competenza dell'AdSP. Analoghe agevolazioni, realizzabili sempre attraverso lo Sportello unico digitale, sono previste per ottenere i benefici fiscali stabiliti dal d.l. n. 91 del 2017.

In detta materia, si segnala, tuttavia, l'intervento del d.l. 19 settembre 2023, n. 124, contenente disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione e per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno, che agli artt. 9 ss. ha accentrato le funzioni dei Commissari straordinari delle Zes delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna, in un'unica Zona economica speciale per il Mezzogiorno, istituita a far data dal 1° gennaio 2024.

Ulteriore volano per la crescita del porto di Taranto è la realizzazione della Zona franca doganale, una superficie di circa 163 ettari, divisa in 11 lotti, istituita ai sensi dell'art. 1, c. 316, lett. b) della legge 27 dicembre 2019, n. 160. L'area è costantemente presidiata dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli, dalla Guardia di finanza, dall'Autorità marittima ed è connotata da varchi doganali interclusi sui quali l'AdSP esercita le funzioni amministrative ai sensi dell'art. 6, c. 12, della legge n. 84 del 1994. Il regime di franchigia doganale offre all'AdSP nuove opportunità operative, commerciali e fiscali fondate sul principio della extraterritorialità, in grado di creare condizioni favorevoli allo sviluppo economico e produttivo dell'intero scalo portuale.³ In data 16 febbraio 2021, l'AdSP ha pubblicato "Il regolamento per il funzionamento

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

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

della Zona franca doganale del porto di Taranto”, nel quale sono state indicate le linee guida di funzionamento nonché i requisiti per accedere al regime. Dopo l’individuazione delle infrastrutture e delle opere necessarie al funzionamento della zona franca doganale, l’AdSP è chiamata a sviluppare un sistema operativo integrato che interfacci il sistema contabile e di videosorveglianza della zona franca con il *Port community system* e con il sistema di interoperabilità doganale.

Tra i principali provvedimenti normativi di sostegno al settore portuale adottati nell’anno in esame, si richiama l’art. 4, c. 5, del d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156, che ha prorogato le misure di riduzione dei canoni demaniali, già previste per il 2020 dall’art. 199 del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla l. 17 luglio 2020, n. 77, per fronteggiare le ripercussioni economiche causate dalla crisi sanitaria da Covid-19. Al fine di compensare le AdSP dei mancati introiti, l’art. 1, c. 662, della legge di bilancio 30 dicembre 2020, n. 178 ha stanziato, per l’anno 2021, l’importo di 63 milioni. Lo stesso art. 4 del d.l. n. 121 del 2021, al comma 1-septies, ha introdotto modifiche all’art. 5 della legge n. 84 del 1994, dirette a semplificare la programmazione e la realizzazione delle opere portuali. La disposizione ha eliminato la previsione di un Piano regolatore di sistema portuale, strumento di sintesi delle linee strategiche di sviluppo dell’intero sistema portuale, ed ha demandato al Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) il compito di individuare, per ciascun porto del sistema, gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario.

A tali misure si sono aggiunte, ad opera dell’art. 1, cc. 662, 666, 729 e 731, della citata legge n. 178 del 2020, quelle relative al rifinanziamento di fondi già istituiti e di ulteriori interventi di sostegno a partire dal 2021, mentre, ai sensi dell’art. 1, c. 2, lett. c), del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, sono state stanziate le risorse per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), destinati allo sviluppo di infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e all’aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche).

In quest’ambito, le linee di sviluppo contemplate dal PNRR hanno previsto, altresì, l’obiettivo di definire, in materia di concessioni di aree demaniali in ambito portuale destinate allo svolgimento delle operazioni portuali, “le condizioni relative alla durata della concessione, i

poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari”.

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

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

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

Per completezza, vanno richiamate, da ultimo, le disposizioni del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla l. 21 aprile 2023, n. 41, volte a garantire la tempestiva attuazione degli interventi relativi al PNRR attraverso modifiche al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, nonché misure di rafforzamento della capacità amministrativa e dell'attività di programmazione, monitoraggio e sostegno delle amministrazioni titolari degli interventi.

2. ORGANI

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

Il Presidente

La conferma del Presidente in carica per il quadriennio 2021-2024 è avvenuta con decreto del Mit 14 gennaio 2021, n. 14, a distanza di circa due mesi dalla scadenza del precedente mandato (9 novembre 2020). Scaduto il periodo di *prorogatio*, il Ministero vigilante, al fine di assicurare la prosecuzione dell'attività gestionale dell'Ente, ha nominato, con decreto del 29 dicembre 2020, un Commissario straordinario (nella persona del Presidente designato) fino al ripristino degli ordinari organi di vertice. Nel periodo di *vacatio*, il Presidente si è dovuto astenere dall'adozione di qualsiasi atto, stante la decadenza dell'organo, la sanzione di nullità degli atti eventualmente adottati e la loro insanabilità mediante convalida ai sensi dell'art. 6 del d.l. 16 maggio 1994, n. 293.

Gli emolumenti del Presidente sono stabiliti, in attuazione del richiamato art. 7 della legge n. 84 del 1994, dal d.m. 16 dicembre 2016, n. 456 nel limite massimo di 230 mila euro lordi annui, di cui la parte fissa non superiore a 170 mila euro e la parte variabile non superiore a 60.000 euro. Per l'anno 2021, il Ministero vigilante ha comunicato, in data 26 aprile 2022, il pieno raggiungimento degli obiettivi assegnati al Presidente per il conseguimento della parte variabile della retribuzione.

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

Tabella 1 - Emolumenti del Presidente

(impegni)			
	2020	2021	Var. %
Retribuzione fissa	170.056	169.095	-0,6
Retribuzione variabile	60.000	60.000	0,0
Contributi Inps a carico dell'Ente	16.400	16.518	0,7
Rimborso spese	13.330	12.002	-10,0
Assicurazione	141	141	0,0
Totale	259.927	257.746	-0,8

Fonte: dati AdSP

Il Comitato di gestione

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

Il Collegio dei revisori dei conti

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

L'organo di controllo in carica nei primi mesi del 2021 è stato nominato con decreto n. 374 del 17 novembre 2016, integrato con successivo decreto n. 417 del 10 agosto 2017.

Con decreto ministeriale 28 ottobre 2021, n. 418, integrato con decreto n. 487 del 2 dicembre 2021, è stato costituito il nuovo Collegio dei revisori per la durata di un quadriennio, con decorrenza dal 15 novembre 2021. Anche in tal caso non è stato assicurato il tempestivo rinnovo dell'organo di controllo.

Il relativo trattamento economico è stato definito secondo le percentuali indicate dal d.m. n. 412 del 18 maggio 2009, da applicare sull'intero compenso (parte fissa e variabile) spettante al Presidente dell'AdSP, come indicato dalla nota Mit del 19 ottobre 2018.

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

Tabella 2 - Indennità di carica e rimborso spese agli organi di controllo

(impegni)

	2020	2021	Var. %
Compenso Collegio dei revisori	54.310	54.310	0,0
Missioni Collegio dei revisori	725	0	-100,0
Gettoni di presenza alle riunioni del Comitato di gestione	0	0	0,0
Compenso OIV	16.920	6.960	-58,9
Assicurazione	246	246	0,0
Totale	72.201	61.516	-14,8

Fonte: dati AdSP

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

Tabella 3 - Spesa per gli organi

(impegni)

	2020	2021	Var. %
Presidente	259.927	257.746	-0,8
Comitato di gestione	390	480	23,1
Collegio dei revisori e OIV	72.201	61.516	-14,8
Totale	332.518	319.742	-3,8

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

A supporto dei processi decisionali del Comitato di gestione è stato istituito, ai sensi dell'art. 11-bis della legge n. 84 del 1994, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, organo collegiale rappresentativo con funzioni consultive.⁵ Costituito con decreto presidenziale n. 57 del 19 maggio 2021, è composto dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, dal Comandante del porto di Taranto e da altri sedici componenti designati dalle associazioni di categoria in rappresentanza delle imprese portuali e degli altri operatori del settore.

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

3. PERSONALE

3.1 Segretariato generale

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si avvale di un Segretariato generale, composto dal Segretario generale e da una Segreteria tecnico-operativa, la cui struttura organizzativa è stata definita inizialmente con decreto del Presidente n. 127 del 11 dicembre 2017, poi modificata con decreto n. 99 del 13 settembre 2019.

Al vertice della struttura è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente, con delibera n. 4 del 18 aprile 2017, e assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta, regolato dal c.c.n.l. per i dirigenti di aziende produttrici di beni servizi sottoscritto da Federmanager-Assoport. ⁶ Al termine dell'incarico, il nuovo Segretario generale è stato nominato con delibera n. 5 del 11 maggio 2021 per il quadriennio 2021-2025.

Nel 2021, il Segretario generale ha coordinato le attività delle cinque direzioni in cui si articola l'AdSP (direzioni "amministrativa", "affari generali e internazionali", "legale gare e contratti", "operativo sicurezza demanio", e "tecnica"), a loro volta suddivise complessivamente in 14 sezioni. Secondo quanto previsto dal citato decreto n. 99 del 2019, le direzioni erano affiancate da uno staff di segreteria alle dirette dipendenze del Presidente e del Segretario generale nonché da un ufficio indipendente del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (Rpct). A queste due unità si è aggiunto, con decreto n. 9 del 29 gennaio 2021, l'Ufficio speciale opere strategiche (Usos), diretto a rafforzare la Direzione tecnica nella realizzazione delle opere inserite nel PNRR.

Per una maggiore razionalizzazione della struttura organizzativa, con decreto n. 13 del 27 gennaio 2022, è stata ristrutturata la Direzione affari generali e internazionali (per la quale è stata anche istituita una quindicesima sezione), mentre lo staff di segreteria alle dipendenze del Presidente e del Segretario generale è stato diviso in due distinte unità e rinnovato nelle funzioni. ⁷

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

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

Al Segretario generale è stato attribuito, per gli anni 2019, 2020 e 2021, il trattamento economico annuo lordo di euro 155.900, quale parte fissa da corrispondersi in 14 mensilità. Per la parte variabile del trattamento economico è stato previsto un premio di produzione annuo di euro 17.802, legato al raggiungimento degli obiettivi dell'Ente,⁸ ed un premio della *performance* di euro 16.367, legato al raggiungimento di obiettivi specifici assegnati all'inizio di ogni anno dal Presidente. Con il citato decreto n. 5 del 2021, è stato confermato al nuovo Segretario generale il medesimo trattamento fisso e variabile.

Con delibera del Comitato di gestione n. 15 del 26 settembre 2022 è stato adottato l'accordo integrativo aziendale relativo trattamento economico dei dirigenti e del Segretario generale per il periodo 2022-2025, reso esecutivo con decreto del Presidente n. 108 del 27 settembre 2022. L'accordo prevede la corresponsione al Segretario generale, a decorrere dal 1° gennaio 2022, di un trattamento economico annuo lordo di euro 173.222, quale parte fissa da corrispondersi in 14 mensilità. Per la parte variabile, è previsto un premio di redditività (ex premio di produzione) di euro 26.356, legato al raggiungimento degli obiettivi dell'Ente, ed un premio della *performance* di euro 19.646, legato al raggiungimento di obiettivi assegnati all'inizio di ogni anno dal Presidente.

3.2 Pianta organica e consistenza del personale

La pianta organica della Segreteria tecnico-operativa, aggiornata con delibera del Comitato di gestione n. 17 del 15 dicembre 2017 ed approvata dal Ministero vigilante in data 19 marzo 2018, prevede una dotazione di 70 unità (escluso il Segretario generale), 14 unità in più rispetto alla dotazione organica dell'Autorità portuale di Taranto approvata dal Mit il 28 febbraio 2013.

L'organico è suddiviso in 5 dirigenti, 9 quadri e 56 impiegati.

Alla data del 31 dicembre 2017, la consistenza effettiva del personale corrispondeva a 46 unità, di cui 5 dirigenti, 7 quadri e 34 impiegati. Nonostante la carenza in organico di 24 unità, l'AdSP ha deciso di procedere al reclutamento di nuovo personale soltanto dopo aver esperito le progressioni di carriera del personale interno per i 24 posti vacanti. A tale procedura,

⁸ Gli obiettivi dell'Ente per il 2021 sono: a) realizzazione del cronoprogramma relativo all'avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel "Programma triennale delle opere pubbliche- Annualità 2021"; b) riduzione dei residui iscritti in conto capitale, in riferimento agli interventi finanziati dal Mims; c) istituzione dello Sportello unico amministrativo; d) attuazione di misure di efficientamento energetico relative a impianti di illuminazione dei sistemi portuali, degli immobili e delle infrastrutture di pertinenza; e) attuazione di misure di smaltimento differenziato dei rifiuti.

conclusasi nel dicembre del 2019, ha fatto seguito nel 2020 l'assunzione di due sole unità, sicché al termine dell'anno, per effetto delle sopravvenute cessazioni, la consistenza effettiva in servizio risultava pari a 45 unità. A tali vacanze si è fatto fronte facendo ricorso ad una proroga dell'istituto della somministrazione.

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

Tale circostanza riverbera effetti segnatamente negativi sui carichi di lavoro dell'intera struttura e, di conseguenza, sulla realizzazione degli obiettivi.

In merito alla rotazione del personale a fini di prevenzione della corruzione, la carenza di personale non ha consentito la compiuta determinazione degli obiettivi per il triennio 2020-2022.

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

La tabella seguente evidenzia l'evoluzione della consistenza del personale in servizio al termine degli anni 2020, 2021 e 2022, posta a raffronto con la dotazione organica approvata al termine dell'esercizio 2017. Dai dati si evince come al termine 2022 le vacanze in organico siano ridotte a 8,16 unità.

Tabella 4 - Dotazione organica e consistenza del personale

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

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

È da aggiungere che, per la realizzazione delle opere inserite nel PNRR, l'AdSP si avvale, inoltre, di:

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

3.3 Spesa per il personale

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

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente impegnata per il personale nel periodo in esame, incluso il Segretario generale, con le rispettive variazioni percentuali del 2021 rispetto all'esercizio precedente.

Tabella 5 - Spesa per il personale in servizio

(impegni)

	2020	2021	Var. %
Emolumenti e rimborsi spese al Segretario generale	195.903	147.599	-24,7
Emolumenti fissi	1.773.309	1.876.055	5,8
Emolumenti variabili	16.658	29.599	77,7
Indennità e rimborso spese di missione	16.250	6.783	-58,3
Altri oneri per il personale	0	0	0,0
Spese per l'organizzazione di corsi di formazione	16.078	45.195	181,1
Oneri previdenziali, assist. e fiscali a carico dell'Ente	762.632	1.044.458	36,9
Oneri della contrattazione decentrata	965.283	1.847.161	91,4
Totale	3.746.113	4.996.850	33,4

Fonte: dati di rendiconto gestionale

Dai dati esposti si evidenzia un incremento complessivo della spesa per il personale del 33,4 per cento, dovuto, da un lato, all'aumento di 7 unità della consistenza effettiva, dall'altro, al rinnovo della contrattazione integrativa di secondo livello per il triennio 2021-2023, recepita con delibera del Comitato di gestione n. 6 dell'11 maggio 2021.

La tabella che segue evidenzia l'andamento dei valori del costo unitario medio del personale per gli esercizi 2019, 2020 e 2021, il cui livello finale si mostra alquanto elevato, specie se proporzionato al livello delle entrate correnti. Ai fini della sua individuazione, il costo globale per il personale (comprensivo delle retribuzioni del Segretario generale nonché della quota di accantonamento al fondo per il TFR ed al fondo di previdenza integrativa) è tratto dal conto economico.

Tabella 6 - Costo unitario medio del personale

2019			2020			2021		
Costo globale	Unità in servizio *	Costo medio unitario	Costo globale	Unità in servizio *	Costo medio unitario	Costo globale	Unità in servizio *	Costo medio unitario
4.156.000	45	92.356	3.979.554	46	86.512	5.338.704	53	100.730

(*) Compreso il Segretario generale

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

Con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 12 aprile 2021, è stato approvato il Sistema di misurazione e valutazione della *performance* 2021/2023, seguito dalla elaborazione del Piano della *performance* (aggiornato nel settembre 2021) e dalla relativa assegnazione degli obiettivi

organizzativi ed operativi necessari per l'erogazione delle premialità di risultato.⁹ Il sistema di misurazione e valutazione della *performance* è attivo dal 2019.

Con riguardo alle misure di prevenzione della corruzione, l'AdSP ha aggiornato, con decreto presidenziale n. 42 del 31 marzo 2021, il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza per il triennio 2021-2023. La relazione del Rpct ha attestato che “*non si sono verificati fenomeni corruttivi*” ed ha riconosciuto limiti nell'attuazione del Piano dovuti a carenze di organico.

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

Relativamente alle spese per le collaborazioni esterne, si evidenzia che nel periodo in esame non risultano somme impegnate sul capitolo di parte corrente relativo a consulenze, studi ed altre prestazioni professionali, in quanto dette somme (pari a euro 136.422) sono state impegnate, su richiesta del Collegio dei revisori, sul capitolo “Spese diverse connesse al funzionamento degli uffici”.

Le spese per gli incarichi ai componenti del collegio consultivo tecnico previsto dall'art. 6 del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ed ai componenti delle commissioni di collaudo di interventi infrastrutturali sono imputate al capitolo in conto capitale “Acquisizione, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari - approfondimento fondali”, in quanto inserite nei quadri economici degli interventi di riferimento. Dall'elenco degli incarichi esterni pubblicati nell'apposita sezione “Amministrazione trasparente” del sito istituzionale, risultano affidati, altresì, incarichi a

⁹ Gli obiettivi assegnati al Segretario generale e alle direzioni competenti con decreto n. 41 del 30 marzo 2021, sono stati successivamente aggiornati a seguito dell'emanazione del decreto Mit n. 166 del 21 aprile 2021 di assegnazione degli obiettivi strategici ai Presidenti delle AdSP, così da far concorrere ogni articolazione della AdSP al loro conseguimento attraverso il coinvolgimento di tutte le risorse dell'Ente nell'attività necessaria. La relazione sulla *performance* 2021 ha sostanzialmente confermato il raggiungimento di quasi tutti gli obiettivi di *performance* organizzativa assegnati.

componenti di commissioni giudicatrici per appalti o concessioni di servizi e a componenti di commissioni di concorso, che si conformano alle disposizioni dettate, da ultimo, dal regolamento per l'acquisizione di beni, servizi e lavori adottato con decreto n. 29 del 11 marzo 2021.

4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE DELLE OPERE PORTUALI

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

- il Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss), strumento di raccordo sistematico (in luogo del non più previsto Piano regolatore di sistema portuale) volto a delimitare gli ambiti portuali e a definire l'assetto complessivo e la destinazione d'uso delle diverse aree del porto;
- il Piano regolatore portuale (Prp), strumento attuativo della programmazione delle aree portuali e retroportuali delimitate dal Dpss, con la funzione di specificare le caratteristiche e la destinazione funzionale delle stesse, nonché localizzare le opere pubbliche e di pubblica utilità;
- il Piano operativo triennale (Pot), che, sulla base del Dpss, individua le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle;
- il Programma triennale delle opere (Pto), che indica, ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, tempi e risorse destinate ai lavori da eseguire.

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

4.1 Documento di programmazione strategica di sistema e Piano regolatore portuale

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

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

L'AdSP del Mar Ionio ha avviato le attività di elaborazione del Dpss dopo l'entrata in vigore del d.l. n. 121 del 2021, tenendo conto, altresì, di quanto indicato dalla Corte costituzionale con la pronuncia n. 6 del 26 gennaio 2023¹⁰.

Conseguentemente, l'attività programmatica dell'AdSP si è incentrata sul Pot 2020-2022 e sulla sua revisione annuale relativa al 2021, alla quale è stato affidato il compito di tracciare le strategie di sviluppo del porto di Taranto su uno scenario temporale di breve periodo, uniformandosi agli altri documenti programmatici adottati dall'AdSP, rappresentati dal Piano regolatore portuale, dal Piano delle *performance* e dagli obiettivi stabiliti dal Mims (oggi Mit) per la determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle AdSP, oltre che dal "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica", approvato con il d.p.c.m. del 26 agosto 2015.

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

¹⁰ Con detta pronuncia, la Corte costituzionale ha dichiarato, tra l'altro, costituzionalmente illegittima la procedura di approvazione del Dpss nella parte in cui non prevede la redazione di una relazione esplicativa nonché la previa intesa tra Stato e Regione territorialmente interessata in esito all'acquisizione del parere dei comuni che partecipano alla fase di adozione del Dpss. Quest'ultimo, infine, non può ricomprendere negli ambiti portuali aree esterne alla circoscrizione del sistema portuale né può imporre alla Regione l'obbligo di modifica dei vincoli paesaggistici.

4.2 Piano operativo triennale

Le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche sono individuate, in coerenza con il Prp, all'interno di un Piano operativo triennale (Pot), da aggiornare annualmente, che ha lo scopo di stabilire, ai sensi dell'art. 9, c. 5, lett. b), della legge n. 84 del 1994, come novellato dall'art. 6 del d.lgs. n. 232 del 2017, l'ordine di priorità degli interventi, secondo il diverso livello di interesse e di urgenza che l'Autorità assegna a ciascuno di essi sulla base delle risorse finanziarie disponibili e delle opere complessive da realizzare per il miglioramento e lo sviluppo del porto.

Con delibera del Comitato di gestione n. 3 del 13 maggio 2020, è stato approvato il Pot 2020-2022, che declina 20 azioni strategiche inquadrabili in 5 obiettivi prioritari (innovazione, sostenibilità, porto e territorio, infrastruttura fisica e competitività, *accountability* istituzionale). Con successive delibere del Comitato di gestione n. 16 del 21 dicembre 2021 e n. 18 del 20 dicembre 2022, l'Ente ha approvato le revisioni annuali relative agli anni 2021 e 2022. Al termine delle revisioni annuali di aggiornamento e conclusione del ciclo di programmazione, le azioni strategiche, schematizzate nella seguente tabella, sono rimaste sostanzialmente le stesse, salvo lievi modifiche alle azioni 1 e 11.

Tabella 7 – Piano operativo triennale 2020-2022

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

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

Allo stato attuale, l'Ente ha avviato le attività propedeutiche alla definizione della programmazione strategica alla base del nuovo Pot che interesserà l'arco temporale 2023-2025, attraverso la definizione di un nuovo set di azioni di sviluppo delle attività portuali e logistiche.

Come detto, per l'anno 2021 gli obiettivi e le azioni strategiche del Pot si sono incrociati con gli obiettivi strategici ed operativi individuati nella direttiva del Mit adottata con decreto n. 166 del 21 aprile 2021 ai fini della determinazione della parte variabile della retribuzione del

Presidente dell'AdSP. Questi ultimi hanno riguardato: 1) l'accelerazione della spesa in conto capitale, attraverso l'elaborazione di un cronoprogramma e la riduzione dei residui passivi; 2) l'istituzione dello Sportello unico amministrativo, con la definizione del relativo regolamento e l'avvio delle procedure di digitalizzazione; 3) l'efficientamento energetico, mediante l'attuazione di nuovi impianti di illuminazione e lo smaltimento differenziato dei rifiuti; 4) la rendicontazione di sostenibilità dell'Ente e la predisposizione del relativo modello; 5) il Piano triennale degli interventi di dragaggio.

4.3 Programma triennale delle opere pubbliche

La realizzazione delle opere si svolge, ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016, sulla base di una programmazione triennale e di relativi aggiornamenti annuali, nel rispetto del Piano operativo triennale ed in coerenza con la programmazione di bilancio e le relative coperture finanziarie. Il Programma triennale delle opere (Pto) per il triennio 2021-2023 è stato adottato con decreto n. 87 del 27 ottobre 2020 ed è compilato sulla base degli schemi-tipo predisposti dal d.m. 16 gennaio 2018, n. 14, che costituiscono parte integrante del bilancio preventivo dell'esercizio. I nuovi interventi inseriti nell'elenco annuale dei lavori (scheda D del programma) sono quelli per i quali si prevede l'avvio della procedura di affidamento lavori e per i quali è stato approvato almeno il progetto di fattibilità tecnico-economico (Pfte).

Il Programma ripropone per il 2021 uno degli interventi previsti nel Pto 2019-2021 e ne aggiunge altri due diretti a migliorare la fruibilità delle aree di *waterfront* ed il relativo sistema di connessioni fra porto e tessuto urbano. Trattasi dei progetti di realizzazione del nuovo varco est, di protezione del litorale tra il molo S. Eligio e il castello aragonese, e di riqualificazione dell'area ex scivolo in darsena a Taranto. Nel 2020 sono stati approvati i relativi Pfte, ammessi a finanziamento nell'ambito del Programma di azione e coesione (PAC) 2014-2020 per complessivi 29,3 mln. Le opere prevedono lo spostamento del varco est, con conseguente fruizione degli spazi del molo S. Cataldo, un nuovo percorso pedonale nella città vecchia e il consolidamento della banchina adiacente il ponte in pietra di porta Napoli.

Continua ad essere prevista la realizzazione della nuova diga foranea del tratto di ponente, già inserita nel Pto per l'anno 2019. Nel corso del 2021 è stato aggiornato il progetto esecutivo, per un costo dell'opera di 15,8 mln. Al compimento di questo intervento è previsto l'avvio dei lavori di esecuzione della nuova diga foranea del tratto di levante (costo dell'opera 20 mln).

Del pari, risulta confermata l'attuazione del progetto di bonifica ambientale e di rimozione dell'*hotspot* nelle aree libere del porto di Taranto, un progetto approvato nel 2016 per il quale erano ancora in corso, nel 2021, le verifiche del progetto esecutivo.

Lo stanziamento complessivo previsto dal Pto per il 2021 è di 46,1 milioni. La misura dei finanziamenti complessivi previsti per l'esecuzione delle opere in programma nel successivo biennio è pari a 121,8 milioni per il 2022 e a 48 milioni per il 2023, di cui circa 93 milioni da attuare con risorse a destinazione vincolata per legge.

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

Tabella 8 – Programma triennale delle opere pubbliche 2021-2023

Tipologia di risorse	Disponibilità finanziaria			
	Arco temporale di validità del programma			Importo totale
	2021	2022	2023	
Entrate a destinazione vincolata	15.760.000	45.500.000	48.000.000	109.260.000
Entrate da mutui	0	0	0	0
Apporti di capitali privati	0	0		0
Stanziamenti di bilancio	30.350.000	76.320.000	0	106.670.000
Totale	46.110.000	121.820.000	48.000.000	215.930.000

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Pto 2021-2023

Con decreto n. 132 del 21 ottobre 2021 è stato adottato il Pto 2022-2024 e con decreto n. 117 del 17 ottobre 2022 quello relativo al 2023-2025, dai quali si evince lo slittamento al 2025 dell'avvio degli interventi programmati nel 2019 (progetto di bonifica ambientale e di rimozione dell'*hot spot*), il rinvio al 2024 dei due progetti di riqualificazione del *waterfront* di collegamento porto-città (programmati per il 2021), mentre i restanti interventi (il nuovo varco est e le due dighe foranee del tratto di ponente e di levante) sono stati rinviati.

All'origine di queste rimodulazioni e della conseguente lievitazione dei costi programmati è l'assegnazione, con decreto del Mims n. 330 del 13 agosto 2021, di un finanziamento, per complessivi 90,7 milioni, a valere sulle risorse stanziare nell'ambito degli investimenti complementari al PNRR, somme destinate, ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n.101, per lo sviluppo delle infrastrutture portuali e l'elettificazione delle banchine.

4.4 Opere portuali ultimate e in corso di esecuzione nel 2021

La più importante delle opere infrastrutturali ultimate nel 2021 riguarda il completamento della piattaforma logistica integrata del porto di Taranto (cd. "piastra portuale di Taranto"), un'opera avviata nel 2004 che ha visto la realizzazione di 5 interventi integrati fra loro (la piattaforma logistica, la strada dei moli, l'ampliamento del IV sporgente, la sistemazione della darsena ad ovest e la vasca di colmata), per un costo complessivo di 198,7 mln.

Altro intervento ultimato nell'ottobre 2021 attiene all'adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto. L'opera è stata finanziata, per un costo previsto di 25,5 milioni, sia dal Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 (pari a 13,8 milioni) sia da risorse individuate dal protocollo d'intesa Mit n. 7 del 21 ottobre 2002 (pari a 11,7 milioni). I lavori erano stati avviati nel 2020.

Tra le opere ultimate nel 2020 e collaudate nel 2021 figura, altresì, l'intervento per la ricostruzione dell'impalcato in calcestruzzo della testata inagibile del molo San Cataldo (costo previsto 18,8 milioni; risorse Fsc 2014-2020; consegna lavori nel 2019) e l'intervento per la realizzazione di due edifici destinati alla sistemazione logistica degli addetti alle attività portuali dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la darsena servizi (appalto ex integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per un costo previsto 7,8 milioni; fondi AdSP; consegna dei lavori nel giugno 2019; ultimazione settembre 2021).

Nel 2021 risultano, invece, in fase di attuazione tre interventi, per un costo complessivo di 113,8 milioni. Si tratta degli interventi di:

- a) dragaggio alla profondità di 16,5 mt. nell'area prospiciente il molo polisettoriale, dopo la realizzazione di un primo lotto funzionale della cassa di colmata (dove far refluire i sedimenti dragati) per l'ampliamento del V Sporgente; l'opera, prevista dal 2012 per un costo di 83 milioni da finanziare con risorse Pon, Fsc e Mattm, avrebbe dovuto essere ultimata entro il 31 gennaio 2023; al 31 dicembre 2021 risultavano emessi 21 s.a.l. per 48 milioni e al 30 settembre 2022 i s.a.l. registravano un avanzamento al 70 per cento dei lavori; i ritardi sono dovuti a difficoltà tecniche e a crisi aziendale dell'appaltatore, il quale, nel 2018, ha presentato istanza di concordato preventivo "in bianco"; allo stato, con decreto n. 26 dell'8 febbraio 2023 è stata disposta la risoluzione del contratto ai sensi dell'art. 5, c. 4, d.l. n. 76 del 2020 e con decreto n. 231 del 19 luglio 2023 i lavori sono stati affidati (previo interpello) ad altra impresa appaltatrice che procederà con tre consegne frazionate secondo

- un progetto di completamento aggiornato; l'ultimazione dei lavori è prevista per gennaio 2025;
- b) realizzazione di una rete di raccolta e collettamento delle acque piovane nelle aree comuni del porto e di una rete idrica e fognante nella zona di levante; l'opera prevede costi per 18 milioni finanziati con fondi AdSP; l'affidamento dei lavori è avvenuto nel gennaio 2021, con consegna effettiva nel marzo 2022; l'ultimazione dell'opera è prevista per il 25 febbraio 2024; al 30 settembre 2022 i s.a.l. registravano un avanzamento al 10 per cento, giunto al 30 per cento nel settembre 2023;
- c) realizzazione di un edificio da adibire a Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo; l'opera, da ultimare entro il 6 agosto 2019, prevede un costo di 12,8 milioni finanziati con fondi AdSP; i ritardi sono dovuti a crisi aziendale dell'appaltatore, con conseguente istanza di concordato preventivo "in bianco"; allo stato, con decreto n. 60 del 21 aprile 2023 è stata disposta la risoluzione del contratto per il permanere del grave ritardo e per l'infruttuoso differimento dei termini per completare i lavori, che risultano eseguiti al 95 per cento; è in corso il progetto stralcio da porre a base di gara per il completamento dei lavori; in sede di liquidazione finale dei lavori saranno determinati gli oneri da porre a carico dell'appaltatore inadempiente.

4.5 Interventi relativi al PNRR

L'AdSP del Mar Ionio partecipa direttamente alla realizzazione di sei progetti finanziati con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).¹¹ In particolare, come risulta dal questionario di monitoraggio effettuato da questa Sezione di controllo alla data del 30 giugno 2023, cinque progetti sono finanziati per 90,7 milioni con le risorse del fondo complementare al PNRR (Pnc), di cui al richiamato d.l. n. 59 del 2021¹², e per altri 68 milioni con risorse proprie. Un sesto progetto, per un finanziamento di 50 milioni, attinge le risorse direttamente dalla misura M5C3 -11 del PNRR, che prevede una dotazione di 630 milioni per interventi

¹¹ Il Piano nazionale di ripresa e resilienza è stato approvato con la Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021 ed è regolato dalle disposizioni attuative recate dal decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113.

Il PNRR si sviluppa intorno a tre assi strategici condivisi a livello europeo: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale. Il Piano si articola in sei Missioni, coerenti con i 6 pilastri del Next Generation EU, che raggruppano 16 Componenti.

¹² V. decreto Mims n. 330 del 13 agosto 2021.

infrastrutturali per lo sviluppo delle Zone economiche speciali (Zes) nel periodo 2021-2026, di cui 108,1 milioni per la Zes interregionale Ionica.¹³

Nel complesso, i sei progetti realizzano un investimento complessivo di 208,7 milioni, di cui 158,7 milioni per interventi inquadrabili nella Missione 3 del PNRR (Infrastrutture per la mobilità sostenibile), componente 2 (Intermodalità e logistica integrata), e i restanti 50 milioni per interventi inquadrabili nella Missione 5 (Coesione e inclusione), componente 3 (Interventi speciali per la coesione territoriale).

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

Gli altri due progetti (già esistenti, per i quali l’AdSP ha chiesto il rifinanziamento per 35,7 mln a valere sui fondi Pnc e per la quota rimanente di 68 mln ha attinto a risorse proprie di bilancio) riguardano la realizzazione delle due nuove dighe foranee di protezione del porto fuori rada, nel tratto di levante e di ponente.¹⁴ Gli interventi, divisi in due lotti funzionali, rientrano tra le opere previste dal nuovo Piano regolatore del porto di Taranto e mirano a ridurre il moto ondoso nelle banchine destinate ad ormeggio ed operazioni portuali, migliorando le manovre di ormeggio e riducendone i costi.

Per i cinque progetti M3C2, l’Adsp ha ricevuto (al 30 giugno 2023) un anticipo di 35,7 milioni ed ha effettuato pagamenti per euro 603.747. Per i tre impianti di elettrificazione e il progetto della diga foranea (tratto di levante) sono in corso le verifiche del Pfte, mentre per il progetto della diga foranea (tratto di ponente) è stato necessario adeguare il progetto e il relativo quadro economico alle prescrizioni dell’ARPA Puglia (integrazione del piano di monitoraggio ambientale), con aggiudicazione del contratto per l’esecuzione dei lavori prevista entro il 2° semestre 2023.

Con riguardo all’intervento infrastrutturale M5C3 per la coesione territoriale della Zes Ionica, l’AdSP è impegnata, come soggetto attuatore, nella realizzazione di opere di

¹³ V. decreto Mims n. 492 del 3 dicembre 2021.

¹⁴ Si ricorda che, per la diga foranea di ponente, il Pto 2019-2021 aveva già previsto uno stanziamento di risorse proprie in bilancio per l’avvio della progettazione esecutiva, che nel 2021 risultava ancora soggetta a verifiche. Per la diga foranea di levante, l’avvio dei lavori era previsto per il 2021.

infrastrutturazione primaria, di accessibilità stradale e *terminal* ferroviario nell'area "Eco industrial park" (parte ex ILVA), progetto già avviato dalla società partecipata "Distripark Taranto" S.c.a r.l. in liquidazione. Il Pfte, che prevede costi per 50 milioni, non è stato ancora approvato, né risultano effettuate anticipazioni o pagamenti.

La tabella seguente sintetizza lo stato di avanzamento finanziario dei sei progetti in corso di attuazione (per un costo previsto di 208,7 milioni), da cui risulta che, a fronte di anticipazioni pari a 35,7 milioni, alla data del 30 giugno 2023, l'AdSP ha pagato solo 0,6 milioni.

Tabella 9 – Progetti PNRR (situazione al 30 giugno 2023)

(migliaia)					
Compon. PNRR	Tipologia	Denominazione	Costo previsto	Somme anticipate	Pagate
M3C2	Sviluppo dell'accessibilità marittima	Diga foranea – Tratto di ponente	43.873	7.476	187
M3C2		Diga foranea – Tratto di levante	59.819	9.524	232
M3C2	Elettrificazione delle banchine	<i>Cold ironing</i> banchine pubbliche	35.000	11.915	106
M3C2		<i>Cold ironing</i> molo polisettoriale	12.000	4.085	44
M3C2		<i>Cold ironing</i> pontile petroli	8.000	2.723	35
M5C3	Collegamenti di ultimo miglio	Accessibilità stradale e ferroviaria area "Eco Industrial Park"	50.000	-	-
	Totale		208.692	35.723	604

Fonte: dati AdSP monitoraggio Pnrr

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

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

5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE

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

Al fine di disciplinare le modalità di concessione e di autorizzazione delle attività di impresa sulle aree del demanio marittimo, l'AdSP si è dotata di apposito regolamento, adottato con ordinanza del Presidente n. 12 del 22 settembre 2015. Detto regolamento è stato oggetto, negli anni, di varie modifiche: da un lato, quelle approvate con ordinanza n. 18 del 21 dicembre 2018, al fine di recepire le indicazioni sia della circolare Mit n. 3087 del 5 febbraio 2018, in ordine ai criteri da utilizzare nella comparazione delle istanze di rilascio o di rinnovo delle concessioni demaniali marittime, sia dell'Autorità di regolazione dei trasporti stabilite con delibera n. 57 in data 30 maggio 2018, volte a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali; dall'altro, le modifiche introdotte dall'ordinanza n. 9 del 22 marzo 2021, al fine di disciplinare le modalità di presentazione delle istanze allo Sportello unico amministrativo (Sua), istituito in ottemperanza all'art. 15-bis della l. n. 84 del 1994, nonché per meglio definire alcuni aspetti procedurali afferenti l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo.

In ordine alle menzionate procedure di affidamento delle aree e dei beni del demanio marittimo, l'AdSP dovrà adeguarsi alle disposizioni generali dettate dal nuovo regolamento adottato dal Mit, di concerto con il Mef, con decreto 28 dicembre 2022, n. 202, ai sensi del novellato art. 18, l. n. 84 del 1994.

Come già anticipato, tale disciplina prevede che i procedimenti di rilascio delle concessioni demaniali debbano essere avviati, anche a seguito di istanza di parte, sulla base di procedure ad evidenza pubblica. Il bando o l'avviso pubblico per la presentazione delle istanze deve essere pubblicato *on-line* per almeno 30 giorni. Ai fini dell'aggiudicazione si dovrà tener conto dei piani di investimento e dei tempi di realizzazione, del piano occupazionale, della misura del canone demaniale e della capacità aziendale di conseguire, con continuità, gli obiettivi di politica sociale, ambientale, industriale e finanziaria. Le eventuali proroghe della concessione non possono essere, in alcun caso, superiori a 5 anni e devono essere rapportate ai nuovi investimenti da eseguire. In ordine alla definizione dei canoni demaniali da applicare, ciascuna AdSP individuerà con proprio regolamento criteri commisurati ai traffici portuali e agli

investimenti proposti dal concessionario, distinguendo una componente fissa (rapportata alle caratteristiche dell'area oggetto di concessione) e una componente variabile (rapportata all'efficienza ed alla qualità dei servizi offerti).

Sono fatti salvi dalla nuova normativa gli atti concessori in essere e i relativi canoni.

Per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, le imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16, 18 e 19 della l. n. 84 del 1994 sono tenute ad impiegare lavoratori temporanei forniti da un'apposita impresa portuale preposta alla selezione, formazione e avviamento del personale occorrente, ai sensi dell'art. 17 della medesima l. n. 84 del 1994. Alla fine del 2013, è stata avviata la procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento settennale di detto servizio a decorrere dal 17 aprile 2014. In data 12 marzo 2019, è stato autorizzato il subingresso di una nuova società consortile nel rapporto afferente il servizio di fornitura di lavoro temporaneo di che trattasi.¹⁵ In prossimità della scadenza del settennato, con decreto presidenziale n. 116 del 30 dicembre 2020 è stata prorogata di due anni (fino al 22 aprile 2023) l'autorizzazione di cui all'art. 17, secondo il disposto dell'art. 199, comma 2, del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla l. 17 luglio 2020, n. 77.

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

L'Agenzia, inizialmente costituita per la durata di tre anni e successivamente prorogata *ex lege* in tre diverse occasioni, da ultimo, al 7 marzo 2024, in base alle modifiche introdotte dall'art. 1, c. 996, lett. a), della l. 30 dicembre 2021, n. 234,¹⁶ svolge attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi al di fuori della sfera di intervento dell'impresa preposta alla fornitura del lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17 della l. n. 84 del 1994. Qualora quest'ultima non abbia personale sufficiente per far fronte alle

¹⁵ In base al decreto presidenziale n. 75 del 3 luglio 2019, l'organico dell'impresa autorizzata alla fornitura della manodopera temporanea è stato rideterminato in n. 7 unità.

¹⁶ Delibera del Comitato di gestione n. 3 del 24 febbraio 2022.

richieste di manodopera, la stessa è tenuta a rivolgersi all'Agenzia.¹⁷ Quest'ultima, quindi, in aggiunta alla predetta funzione sostitutiva, svolge due autonome funzioni: la riqualificazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi attraverso la loro formazione in relazione alle iniziative economiche ed agli sviluppi industriali dell'area di competenza dell'AdSP; l'avviamento al lavoro degli stessi nei confronti delle imprese che intendano assumere nuovo personale secondo le percentuali indicate nell'atto autorizzativo.

Con ordinanza n. 22 del 30 giugno 2021 è stato aggiornato il regolamento per l'iscrizione e la permanenza dei lavoratori negli elenchi tenuti e gestiti dall'Agenzia.¹⁸

In ordine alle vicende che attengono alla prosecuzione delle attività di somministrazione di lavoro delle due agenzie operanti nel porto di Taranto, è da segnalare l'iniziativa dell'AdSP volta alla costituzione di una nuova società mista (partecipata al 51 per cento, insieme ad altre imprese private del settore delle operazioni e dei servizi portuali) che dovrebbe operare, ai sensi dell'art. 17, c. 5, della l. n. 84 del 1994, in sostituzione dell'impresa preposta alla fornitura del lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17, c. 2, della citata l. n. 84. Sulla costituzione di detta società, disposta dal Comitato di gestione con deliberazione n. 11 del 4 agosto 2023, e sulle problematiche ad essa connesse si rinvia al successivo paragrafo 5.5 relativo alle partecipazioni societarie, con riserva di riferirne più approfonditamente nel corso del prossimo referto.

Per una visione di sintesi dell'evolversi delle attività economiche e produttive presenti all'interno del porto di Taranto, le tabelle seguenti pongono a raffronto, per il triennio 2019-2021, da un lato, il numero delle imprese autorizzate alla movimentazione delle merci (su un massimo di 14 operazioni portuali autorizzabili) e ai relativi servizi portuali (su un massimo di 44 autorizzazioni per 11 tipologie diverse di servizi), dall'altro, il numero delle concessioni e delle autorizzazioni di tipo demaniale rilasciate nel medesimo arco temporale.

¹⁷ Il comma 5 dell'art. 4 del d.l. n. 243 del 2016 precisa, altresì, che in caso di nuove iniziative imprenditoriali e produttive che dovessero localizzarsi in porto, le imprese autorizzate o concessionarie devono fare ricorso per le assunzioni a tempo determinato ed indeterminato, laddove vi sia coerenza tra profili professionali richiesti e offerti, ai lavoratori dell'Agenzia secondo percentuali predeterminate nel relativo titolo abilitativo; lo stesso obbligo grava, in caso di previsioni di nuove assunzioni, sulle aziende già concessionarie ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84 del 1994.

¹⁸ I lavoratori iscritti negli elenchi dell'Agenzia risultano essere, alla data del 31 dicembre 2022, n. 366 unità, di cui n. 15 unità avviati al lavoro presso imprese operanti in ambito portuale.

Negli atti autorizzativi è prevista la disposizione per la quale le nuove imprese autorizzate ex art. 16, L. n. 84 del 1994 o concessionarie debbono "fare ricorso al personale dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale per almeno il 90% delle assunzioni, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 4, c. 5, del d.l. 29 dicembre 2016, n. 243 e ferme restando le condizioni previste nella norma di che trattasi".

Tabella 10 - Imprese autorizzate per le attività di cui all'art. 16, L. 84/1994

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

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 11 - Concessioni e autorizzazioni

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

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

A livello di provvedimenti totali, si osserva una sostanziale stabilità, in quanto le misure emergenziali prodotte dalla pandemia hanno indotto l'AdSP a prorogare *ex lege*, anche nel 2021, le concessioni demaniali in scadenza secondo le disposizioni dettate dall'art. 199, c. 3, d.l. 34 del 2020, come modificate dall'art. 5, c. 3-bis, d.l. 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla l. 17 dicembre 2021, n. 215.¹⁹

Relativamente ai provvedimenti di maggior impatto per lo sviluppo del porto, alcuni dei quali prorogati *ex lege*, si richiamano: la concessione rilasciata nel 2015, per la durata di anni 16, per l'esercizio dell'attività di movimentazione di prodotti petroliferi; le concessioni rilasciate nel 2019 per la gestione ventennale dell'approdo turistico per natanti da diporto presso il molo

¹⁹ Decreto presidenziale n. 32 del 1° marzo 2022.

Sant'Eligio e dell'insediamento produttivo destinato all'imbarco di cemento nel porto mercantile; l'atto di concessione della banchina del molo polisettoriale, rilasciato nel 2019 per la durata di 49 anni, teso a rendere operativo il *terminal multipurpose* per promuovere lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei *container*, di merci varie e navi ro-ro.²⁰

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

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

Per quanto concerne i canoni demaniali, la tabella seguente riassume il quadro degli importi accertati a titolo di canone concessorio per le attività economiche svolte nel porto di Taranto nel triennio 2019-2021, distinti per funzioni e tipologia di attività.

²⁰ Le navi ro-ro (*roll-on/roll-off*) caricano merci, vetture e passeggeri senza l'utilizzo di gru o altri equipaggiamenti di carico.

Tabella 12 - Canoni di concessione aree demaniali

FUNZIONI	CATEGORIE	CANONI			▲ %
		2019	2020	2021	2021/2020
COMMERCIALE		1.192.822	156.860	2.018.897	1187,1
	Terminal operators / Imprese portuali	1.160.357	100.438	1.958.256	1849,7
	Attività commerciali	32.465	35.488	49.447	39,3
	Magazzini portuali	0	20.934	11.194	-46,5
INDUSTRIALE E PETROLIFERA		1.011.086	907.775	998.901	10,0
	Attività industriali	799.344	717.007	776.355	8,3
	Depositi costieri	211.742	190.768	222.546	16,7
TURISTICA E DA DIPORTO		110.919	75.775	96.764	27,7
	Attività turistico ricreative	1.422	2.500	2.699	8,0
	Nautica da diporto	109.497	73.275	94.065	28,4
INTERESSE GENERALE		149.498	210.347	230.645	9,6
	Servizi tecnico nautici	47.500	74.173	74.828	0,9
	Infrastrutture	14.036	45.405	39.387	-13,2
	Imprese esecutrici di opere in porto	87.962	90.769	116.430	28,3
SERVIZIO PASSEGGERI		0	0	2.500	100
	Servizio passeggeri	0	0	2.500	100
VARIE		3.803	19.436	10.212	-47,5
TOTALE GENERALE		2.468.128	1.370.194	3.357.919	145,1

Fonte: : Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

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

In particolare, si evidenzia che nel 2021, su un totale di canoni accertati pari a euro 3.357.919, circa il 58 per cento rinviene dalle sole concessioni al *terminal operator* ed alle imprese portuali. Tra queste rileva la richiamata concessione (per la durata di 49 anni) rilasciata nel 2019 al *terminal operator* della banchina del molo polisettoriale, in ordine alla quale sono stati accertati canoni per un importo di euro 1.897.866. Detto importo è da imputare, in parte, al canone dovuto per l'anno 2020 (pari a euro 258.218) e, in parte, a quello afferente all'anno 2021 (euro 1.639.648). Trattasi, per la quota relativa al 2020, di un conguaglio, in linea con quanto previsto dal titolo concessorio, che prevede che il canone afferente *“la prima fase di realizzazione degli interventi di riqualificazione ed adeguamento normativo (anni due, salvo proroga per il mancato completamento dei lavori) sarà ridotto parametrando lo stesso alle aree ed alle opere/beni utilizzabili che non siano interessati da cantieri e lavori”*. Il maggiore accertamento registrato nel 2021 rispetto all'annualità precedente è da attribuirsi, invece, alla circostanza che il canone dovuto dal terminalista per il 2020 era stato anticipato nel 2019.

Si segnala, altresì, come anche nell'anno 2021, in considerazione del calo dei traffici portuali derivanti dall'emergenza Covid-19, l'AdSP abbia provveduto alla riduzione dei canoni concessori previsti in applicazione dell'art. 199, c. 1, lett. a), del d.l. n. 34 del 2020, come modificato dall'art. 4, c. 5, lett. a), d.l. n. 121 del 2021. Atteso che i canoni relativi al 2021 sono stati già incassati dall'AdSP, la restituzione di quanto non dovuto dagli aventi diritto in applicazione del citato art. 199, è stata differita al 2022, previa verifica della relativa documentazione giustificativa.

Nella tabella seguente sono riassunte, per gli esercizi dal 2018 al 2021, le entrate accertate e le riscossioni di competenza per canoni demaniali, con indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti e sugli accertamenti per canoni.

Tabella 13 - Canoni demaniali - Accertamenti e riscossioni anni 2018-2021

Esercizio	Accertamenti per canoni	Entrate correnti	Incidenza %	Canoni riscossi c/competenza	Incidenza %
	(a)	(b)	a/b	(c)	c/a
2018	1.456.587	24.787.436	5,9	359.364	24,7
2019	2.468.128	30.585.171	8,1	1.307.032	53,0
2020	1.370.194	23.065.733	5,9	149.919	10,9
2021	3.357.919	27.832.264	12,1	149.550	4,4

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Nel complesso, si evidenzia la ridotta incidenza dei canoni concessori rispetto alle entrate correnti, pur se l'indice risulta raddoppiato rispetto al 2020 (passando dal 5,9 al 12,1 per cento). Il principale fattore che condiziona la misura dei canoni è riferibile ad una delibera del Comitato portuale risalente al 21 novembre 2000, che stabilì, previo Accordo di programma, l'importo fisso (indicizzato) del canone dovuto per le attività industriali svolte dallo stabilimento siderurgico di Taranto su una vasta area demaniale corrispondente al 43 per cento dell'intero compendio demaniale del porto. A tale riguardo, sarebbe opportuno verificare, alla luce del piano industriale del concessionario, quale sia l'effettivo utilizzo delle aree assegnate, ciò ai fini di una eventuale razionalizzazione logistica delle banchine.

Occorre rimarcare, infatti, che per espandere il bacino di utenza del sistema portuale è necessario, oltre al potenziamento infrastrutturale, anche un recupero di efficienza del sistema logistico, assicurando il pieno utilizzo delle banchine e ottimizzando i processi produttivi con

operazioni più snelle e tempi di lavorazione delle merci più brevi, grazie a modelli organizzativi avanzati, maggiore automatizzazione e servizi integrati e affidabili.

Sul piano finanziario, è da evidenziare, altresì, come i canoni siano, per la massima parte, riscossi in conto residui. Tale ridotta capacità di riscossione in conto competenza è dovuta alla circostanza che le delibere di accertamento dei canoni sono in genere emesse a fine anno, dopo l'adozione del decreto del Mit di aggiornamento delle misure unitarie dei canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime.²¹

5.2 Servizi di interesse generale

L'affidamento in concessione di servizi di interesse generale di competenza dell'AdSP riveste, ormai, un ruolo residuale. Dopo la novella all'art. 6, c. 4, lett. c), della l. n. 84 del 1994 ad opera del d.lgs. n. 232 del 2017, le attività dirette alla fornitura di servizi di interesse generale agli utenti portuali non sono più individuate con decreto del Mit, ma è compito di ciascuna AdSP individuarle e determinarne le modalità di affidamento.²²

Con particolare riferimento al servizio di pulizia e raccolta rifiuti nelle aree comuni, comprensivo del conferimento dei rifiuti al recupero ed allo smaltimento, il nuovo affidamento decorre dal 30 novembre 2021 per la durata di 3 anni. Il servizio di ritiro rifiuti da bordo delle navi in sosta nel porto mercantile di Taranto è stato affidato, invece, in data 4 aprile 2019 per un periodo fino al 28 febbraio 2026.²³

Al fine di programmare e razionalizzare le spese di gestione dei servizi di interesse generale e di manutenzione ordinaria dei manufatti e degli impianti portuali, nel novembre 2019 l'AdSP ha deciso di fare ricorso ad un contratto di *global service*, procedura che si è conclusa nel dicembre 2021 con l'affidamento del servizio ad un raggruppamento temporaneo di imprese (poi trasformatosi in società consortile), per la durata di 3 anni ed un costo complessivo di euro

²¹ La fatturazione dei canoni demaniali avviene nel mese di dicembre dell'anno antecedente a quello di riferimento, immediatamente dopo la pubblicazione degli indici ISTAT a cui i predetti canoni devono essere adeguati ex art. 4 del d.l. 5 ottobre 1993, n. 400. Il termine per il pagamento è fissato al 31 dicembre dell'anno di emissione della fattura, in quanto il canone deve essere corrisposto anticipatamente, come previsto dall'art. 16, c. 1, del Regolamento di navigazione marittima. I canoni devono essere corrisposti entro 15 giorni dalla data di spedizione della fattura, pena la corresponsione di interessi moratori.

²² Cfr. in tal senso circolare Mit del 17 aprile 2018.

²³ A seguito di ordinanza n. 28/2021, il servizio di raccolta, trasporto, trattamento, recupero e/o smaltimento delle acque di sentina, delle acque di lavaggio (*slops*), delle morchie aventi punto di infiammabilità superiore a 60° e delle acque di zavorra da bordo delle navi in sosta nel porto di Taranto ed in rada può essere svolto dai soggetti in possesso di tutti i requisiti ed autorizzazioni previste dalla vigente normativa nazionale e locale ove iscritti nel registro tenuto dall'AdSP ai sensi dell'art. 68 del codice della navigazione.

8.853.575.²⁴ Le attività comprendono la manutenzione di strade e piazzali, parti comuni di edifici e manufatti, aree verdi, impianti di illuminazione pubblica, rete idrica potabile e industriale, rete fognaria e impianti di acque meteoriche.

5.3 Traffico portuale

Il traffico delle merci in transito dal porto di Taranto è fortemente influenzato dal traffico industriale legato all'attività siderurgica. Nel 2021 è costituito per il 55,7 per cento da rinfuse solide, riferite, per la più gran parte, all'industria siderurgica (+17,9 per cento); per il 24,3 per cento da rinfuse liquide (principalmente prodotti petroliferi) e per il 20 per cento da merci varie (in crescita del 9,1 per cento). Anche il carico containerizzato mostra segnali di ripresa (+114,8 per cento), mentre l'elevato numero di passeggeri movimentati rispetto al 2020 è conseguente al venir meno dei divieti legati all'emergenza Covid-19 ed alla inaugurazione della stagione crocieristica, che ha contribuito alla movimentazione di 16.177 crocieristi.

La sensibile crescita del volume complessivo dei traffici (+11,1 per cento) si riflette sulle collegate entrate tributarie (in crescita del 24,9 per cento), come si evince dalla tabella seguente che mette a confronto i dati aggregati relativi al traffico registrato negli anni 2019-2021 con i relativi proventi finanziari legati alla movimentazione delle merci.

Tabella 14 - Traffico portuale e relativo gettito

	2019	2020	2021	Δ % 21/20
MERCI (tonnellate)				
- Rinfuse liquide	4.344.056	4.278.384	4.256.063	-0,5
- Rinfuse solide	9.170.869	8.290.602	9.771.650	17,9
- Merci varie	4.610.246	3.208.996	3.501.470	9,1
Totale Merci	18.125.171	15.777.982	17.529.183	11,1
CONTAINER (unità TEU movimentate)	0	5.512	11.841	114,8
NAVI (unità)	1.993	1.884	1.977	4,9
PASSEGGERI (unità)	9.205	0	80.309	100
Tasse portuali sulle merci (accert.ti)	12.351.464	9.385.893	10.890.216	16,0
Tasse di ancoraggio (accert.ti)	5.712.747	4.038.463	5.874.139	45,4
Totale Tasse	18.064.211	13.424.356	16.764.355	24,9

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

²⁴ Decreto presidenziale n. 155 del 2 dicembre 2021.

5.4 Attività negoziale

L'attività negoziale relativa all'approvvigionamento di beni e servizi nonché all'esecuzione dei lavori è svolta da due distinti settori organizzativi interni: la Sezione gare e contratti e la Sezione economato. La prima sezione è competente per le acquisizioni di beni e servizi di importo superiore ad euro 40.000 e per gli affidamenti dei lavori pubblici di qualunque importo; la seconda sezione, per le altre tipologie di affidamento ed alcune materie particolari elencate dal regolamento interno n. 70 del 15 giugno 2018 (oggetto di revisione con decreto n. 29 dell'11 marzo 2021).

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

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

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi ai contratti stipulati dalla Sezione gare e contratti nell'anno 2021, distinti per tipologia di procedura adottata e spesa sostenuta.

Tabella 15 - Procedure di aggiudicazione anno 2021 - Sezione gare e contratti

Tipologia	N contr.	Totale spesa	Incid. % tot. contr.	Incid. % tot. spesa
Affidamento diretto ex art. 1, c. 2, lett. a) del D.L. n. 76/2020, mod. dal D.L. n. 77/2021, (anche mediante piattaforma MePA)	21	807.871	84,0	12,4
Procedura competitiva con negoziazione ex art. 1, c. 2, lett. b) del D.L. n. 76/2020, mod. dal D.L. n. 77/2021 (anche mediante piattaforma MePA)	1	181.390	4,0	2,8
Procedura negoziata senza pubblic. del bando di gara art. 63 d.lgs. 50/2016	1	198.334	4,0	3,1
Procedura aperta art. 60 d.lgs. 50/2016	2	5.299.970	8,0	81,7
Convenzioni Consip, accordi quadro	0	0	0,0	0,0
TOTALE	25	6.487.565	100	100

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Come si evince dalla tabella precedente, l'incidenza del numero dei contratti stipulati con affidamento diretto è salita all'84 per cento dei contratti totali (era il 66,7 per cento nel 2019 e il 75 per cento nel 2020), ciò anche a seguito dell'aumento della soglia per servizi e forniture, passata da euro 75.000 a euro 139.000, ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. a), d.l. n. 76 del 2020, come modificato dall'art. 51, c. 1, lett. a), d.l. n. 77 del 2021. Cresce, quindi, anche il valore della spesa relativa agli affidamenti diretti, la cui incidenza passa dal 3,1 per cento nel 2020 al 12,4 per cento nel 2021. Nel complesso, il valore complessivo dei contratti stipulati dalla Sezione gare e contratti registra, tuttavia, una sensibile riduzione, risultando quasi dimezzato rispetto al 2020. Di andamento opposto è il valore dei contratti di affidamento diretto stipulati dal Servizio economato, in forte crescita soprattutto nella tipologia di affidamento tramite convenzioni Consip o accordi quadro (+247 per cento rispetto al 2020).²⁵ La procedura comunque più seguita, come si evince dai dati della successiva tabella, è quella dell'affidamento diretto senza confronto di più offerte economiche, la cui incidenza risulta relativamente stabile al 58,8 per cento sul totale dei contratti stipulati.

Tabella 16 – Procedure di affidamento diretto anno 2021 - Sezione economato

Tipologia	Numero contratti	Totale spesa	Incid. % su tot. contratti	Incid. % su tot. spesa
Affidamento diretto art. 36, c. 2, lett. a) d.lgs. 50/2016 (anche mediante piattaforma MePA)	30	317.150	58,8	12,2
Affidamento diretto con confronto di più offerte economiche (anche mediante piattaforma MePA)	12	62.855	23,5	2,4
Convenzioni Consip, accordi quadro	9	2.217.516	17,6	85,4
TOTALE	51	2.597.521	100	100

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

5.5 Partecipazioni societarie

L'AdSP del Mar Ionio detiene, attualmente, una sola quota di partecipazione totalitaria nella società *in house* "Taranto Port Workers Agency" S.r.l., costituita nel 2017 ai sensi dell'art. 4 del d.l. n. 243 del 2016 per la somministrazione del lavoro in porto e la riqualificazione

²⁵ I contratti stipulati tramite convenzioni Consip sono relativi a forniture di energia elettrica, telefonia fissa, telefonia mobile, effettuati ai sensi dell'art. 1, c. 7, l. n. 135 del 2012, mentre quelli relativi agli accordi quadro afferiscono ai servizi di *cloud computing*, di sicurezza, di realizzazione di portali e servizi *online* e di cooperazione applicativa per le Pubbliche amministrazioni.

professionale. I contributi in conto esercizio erogati alla società partecipata nel 2021 corrispondono a euro 124.301 (euro 141.603 nel 2019 ed euro 140.076 nel 2020), come determinati sulla base dei bilanci di previsione redatti dall'Agenzia ed approvati dal socio.

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

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

Altra società partecipata in corso di liquidazione dal 26 novembre 2012 è il "Consorzio attività formative porto di Taranto" S.r.l., costituita nel 2000, di cui l'AdSP ha una partecipazione pari al 72 per cento, corrispondente ad un valore di soli euro 3.080.

Con deliberazione n. 11 del 4 agosto 2023, il Comitato di gestione dell'AdSP ha deciso di procedere alla costituzione di una nuova Agenzia per la fornitura di lavoro temporaneo, ai sensi dell'art. 17, c. 5, della l. n. 84 del 1994, nella forma di società a responsabilità limitata a partecipazione mista, secondo le condizioni individuate nel Piano di fattibilità redatto in data 7 ottobre 2022. La costituenda S.r.l. andrebbe a sostituire, alla scadenza dell'autorizzazione, l'attività della "Nuova Neptunia" S.c.a r.l. nella fornitura di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17, c. 2, della l. n. 84 del 1994, non ritenendo l'AdSP del Mar Ionio percorribile la trasformazione della "Taranto Port Workers Agency" S.r.l. in Agenzia ai sensi dell'art 17, c. 5, stante l'ancora elevato numero di lavoratori da riassorbire (356 unità al 31 gennaio 2023).

In merito alla suddetta partecipazione sociale, questa Corte ha espresso riserve in sede di pronuncia di parere ai sensi dell'art. 5, cc. 3 e 4, del d.lgs. 19 agosto 2016, n. 175 (TUSP), ritenendo non necessaria la costituzione della società ai fini istituzionali né compatibile con le

norme dei trattati europei (in particolare, con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese), tanto meno sul piano della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria. Alla base del parere negativo della Sezione vi è il fatto che la formula societaria prescelta avrebbe dovuto essere percorsa solo dopo aver esperito, senza esito, le procedure selettive per rinnovare l'affidamento del servizio di fornitura di lavoro temporaneo ad una nuova impresa autorizzata ai sensi dell'art. 17, co. 2, della l. n. 84 del 1994. Inoltre, la soluzione societaria adottata dall'AdSP, discostandosi significativamente dallo schema normativo delineato dal comma 5 dell'art. 17, non sembra poter corrispondere alle finalità istituzionali dell'Ente, in quanto l'interesse pubblico astrattamente perseguito dall'AdSP con la costituzione della società partecipata può dirsi realizzabile in concreto solo se attuato nel pieno rispetto della normativa ad essa applicabile. Per più approfondite considerazioni sul punto, si rinvia alla delibera di parere della Sezione n. 92 in data 7 settembre 2023.

5.6 Contenzioso

Nell'anno in esame l'AdSP ha gestito diversi contenziosi, senza particolare impatto sul bilancio dell'Ente, stante l'esito favorevole della maggior parte degli stessi. In ordine ai contenziosi di carattere amministrativo, si segnala la positiva conclusione dei giudizi promossi dai partecipanti di una procedura aperta, ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016, per l'appalto dei lavori di *"Rettifica, allargamento ed adeguamento strutturale della banchina di levante del Molo San Cataldo e consolidamento della Calata I del porto di Taranto"*, di importo complessivo pari a euro 22.204.475. Detti giudizi si sono conclusi con sentenze favorevoli all'Amministrazione sia nel primo grado di giudizio davanti al TAR Puglia – Sezione di Lecce sia innanzi al Consiglio di Stato. Altri due giudizi afferiscono alla impugnazione dei provvedimenti di approvazione della graduatoria e di assunzione in servizio al termine di una procedura di selezione del personale per la ricerca di 19 figure professionali. Il primo giudizio si è concluso nel 2022 con sentenza del Tar Puglia – Sezione di Lecce favorevole all'Amministrazione e non appellata. Il secondo giudizio, dopo il rigetto dell'istanza cautelare, è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Menzione particolare merita, altresì, la conclusione di un contenzioso promosso, innanzi al TAR Puglia – Sezione di Lecce, da un componente della Commissione di collaudo tecnico amministrativo in corso d'opera, relativo ad interventi per il dragaggio di sedimenti in area

molo polisettoriale del porto di Taranto ed avente ad oggetto il corretto computo dei compensi dovuti. Il giudizio si è concluso nel 2022 con la dichiarazione di inammissibilità del ricorso per difetto di giurisdizione. Nell'anno 2023 si è concluso positivamente un altro contenzioso relativo ad una gara d'appalto per l'affidamento del servizio di raccolta, trasporto, recupero e/o smaltimento delle acque di sentina delle navi in sosta nel porto di Taranto. Il concorrente escluso dalla gara aveva proposto ricorso innanzi al TAR Puglia - Sezione di Lecce, con richiesta di misure cautelari e tutela in forma specifica. In sede d'appello, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso condannando la parte appellante al pagamento, in favore dell'AdSP, delle spese processuali nella misura complessiva di euro 5.000. Per quanto attiene alla giurisdizione civile, nel corso del 2021 si è concluso un giudizio avviato nel 2012 dagli eredi di una vittima di sinistro stradale avvenuto nel porto di Taranto nel 2005. All'esito del doppio grado di giudizio, l'AdSP ha adito la Corte di cassazione, la quale ha cassato con rinvio la sentenza del giudice di appello. Riassunta la causa dinanzi alla Corte d'appello di Lecce, il giudizio si è concluso con il riconoscimento del diritto dell'AdSP alla manleva da parte della società di assicurazione.

Altra vicenda pendente innanzi al Tribunale civile di Bari - Sezione specializzata per le imprese, afferisce a due contenziosi, instaurati nel 2019 e 2020, riguardanti il diritto al pagamento di maggiori compensi iscritti a riserva nella contabilità dei lavori per la realizzazione di un'opera di grande infrastrutturazione. Il primo giudizio è andato in decisione e si è in attesa della sentenza, mentre il secondo è stato rinviato all'udienza del 2 maggio 2023 alla luce di una perizia del CTU favorevole all'AdSP.

Nel corso dell'anno 2022 si è concluso, con sentenza favorevole all'Amministrazione, un contenzioso innanzi al Tribunale di Taranto - Sezione lavoro, promosso nel 2020 dall'ex presidente dell'Autorità portuale per il pagamento, a titolo di conguaglio, di presunte somme dovute per l'incarico svolto nel periodo 1996-2000 (euro 495.911) e relativo Tfr (euro 71.773).

Un ultimo contenzioso civile di particolare complessità ha visto l'AdSP proporre opposizione ad un decreto ingiuntivo del Tribunale di Taranto per interessi di mora quantificati in euro 348.015. All'esito dell'istruttoria, il giudice - con sentenza n. 114/2023 - ha accolto in parte l'opposizione, revocando il decreto ingiuntivo impugnato e condannando l'Amministrazione al pagamento della minor somma di euro 157.804 nonché alla rifusione delle spese di lite liquidate in misura corrispondente alla somma rideterminata.

6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il rendiconto dell'esercizio 2021 è stato deliberato dal Comitato di gestione in data 28 aprile 2022 ed approvato dal Ministero vigilante il 6 luglio 2022, previo parere favorevole del Mef. Lo stesso è ancora redatto in conformità ai principi del d.p.r. n. 97 del 27 febbraio 2003 ed ai criteri provvisoriamente in vigore dettati dal regolamento di amministrazione e contabilità adottato dal Comitato dell'ex Autorità portuale con delibera n. 6 del 17 luglio 2007. L'Ente è in attesa di ricevere indicazioni dal Ministero vigilante sulla redazione nuovo regolamento di amministrazione e contabilità che il Comitato di gestione dell'AdSP deve adottare ai sensi dell'art. 6, c. 8, della legge n. 84 del 1994.

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

Gli elaborati contabili sono composti dal conto di bilancio (distinto in rendiconto finanziario decisionale e gestionale), dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa. Al rendiconto si accompagna la situazione amministrativa, la relazione sulla gestione, la relazione del Collegio dei revisori dei conti e l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, di cui al d.p.c.m. del 22 settembre 2014, che evidenzia, per il 2021, un anticipo medio nei tempi di pagamento di 14,69 giorni rispetto alla naturale scadenza dei debiti commerciali.

6.1 Andamento generale della gestione

Per lo sviluppo delle infrastrutture portuali l'AdSP del Mar Ionio ha accertato, nell'anno 2021, finanziamenti statali per circa 24 milioni, di cui il 57,5 per cento per interventi inseriti nel PNRR. Una parte consistente di dette risorse (pari a 21,4 milioni) è stata riscossa ed è stata accantonata nell'avanzo vincolato di amministrazione, per l'ammontare di euro 19.454.522, in attesa del suo effettivo utilizzo.

Ciò ha prodotto un avanzo finanziario di competenza pari a euro 4.851.392 e la contemporanea crescita sia del saldo di cassa (euro 197.353.808) sia dell'avanzo di amministrazione (euro 220.570.446). Sotto il profilo economico-patrimoniale, si registrano risultati altrettanto positivi, con un avanzo economico di euro 12.594.219 e la crescita del patrimonio netto a euro 302.484.187.

Il quadro complessivo dei saldi di bilancio dell'ultimo quadriennio, esposti nella tabella che segue, evidenzia risultati altalenanti, determinati, da un lato, dall'andamento dei flussi di traffico e dalla crisi prodotta dalla pandemia da Covid-19, dall'altro, dai più consistenti finanziamenti statali, legati al programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale e ai fondi complementari al PNRR. I risultati finanziari della gestione di competenza degli esercizi 2018 e 2020 chiudono, infatti, in disavanzo (-3,2 mln nel 2018 e -1,3 mln nel 2020), mentre gli esercizi 2019 e 2021, sostenuti da un più robusto livello di trasferimenti, chiudono in attivo (+64,7 mln nel 2019 e +4,9 mln nel 2021). Tale alternanza di risultati finanziari denota, tuttavia, la sostanziale continuità della gestione in conto capitale, che procede con impegni crescenti.

Tabella 17 – Principali risultati della gestione

	2018	2019	2020	Var. % 20-19	2021	Var. % 21-20
a) Avanzo finanz. di competenza	-3.184.145	64.712.819	-1.301.860	-102,0	4.815.392	469,9
- saldo corrente	16.119.203	21.239.546	14.949.686	-29,6	15.192.823	1,6
- saldo in c/capitale	-19.303.348	43.473.273	-16.251.546	-137,4	-10.341.431	36,4
b) Avanzo di amministrazione	152.281.266	217.053.660	215.736.654	-0,6	220.570.446	2,2
di cui quota disponibile	136.368.104	207.654.453	201.688.781	-2,9	113.256.694	-43,8
c) Saldo di cassa al 31/12	211.744.372	199.092.283	193.652.227	-2,7	197.353.808	1,9
d) Avanzo economico	11.644.949	16.654.814	10.350.489	-37,8	12.594.219	21,7
e) Patrimonio netto	262.896.501	279.551.315	289.901.804	3,7	302.484.187	4,3

Fonte: rendiconti generali

Riguardo alla gestione corrente, l'indice di autonomia finanziaria, dato dal rapporto fra le entrate correnti proprie (al netto cioè dei contributi pubblici di parte corrente) e le spese correnti di funzionamento (al netto degli oneri per prestazioni istituzionali e dei trasferimenti passivi), si mantiene ampiamente positivo, per quanto in forte contrazione negli ultimi due esercizi (nel 2020 a causa delle minori entrate dovute alla pandemia, nel 2021 a causa del sensibile aumento delle spese di personale).

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

Il saldo della gestione di cassa registra un parziale recupero rispetto alla diminuzione registrata nel 2020 (passando da 193,7 mln a 197,4 mln), per effetto, principalmente, delle maggiori contribuzioni statali. Tuttavia, l'accantonamento sia dei finanziamenti statali riscossi e non impegnati nell'esercizio sia dei fondi propri stanziati a copertura di interventi infrastrutturali, produce una sensibile riduzione dell'avanzo disponibile, che passa da 201,7 mln a 113,3 mln (-43,8 per cento).

Sotto il profilo economico, il saldo positivo della gestione caratteristica dell'esercizio 2021 migliora del 21,9 per cento rispetto a quello del 2020, chiudendo con un avanzo economico in crescita di 2,2 mln. Ciò si riflette sulla consistenza patrimoniale, con il fondo di dotazione che si apprezza di un ulteriore 4,3 per cento e le immobilizzazioni immateriali "in corso" che crescono da 391,8 mln a 424,1 mln.

6.2 Rendiconto finanziario

Nella tabella che segue sono riportati i dati riassuntivi del rendiconto decisionale 2021, posti a raffronto con quelli del 2019 e 2020.

Tabella 18 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza)

	2019	2020	Var. % 2020/2019	2021	Var. % 2021/2020
<u>ACCERTAMENTI</u>					
Correnti	30.585.171	23.065.733	-24,6	27.832.264	20,66
In conto capitale	50.894.808	3.739.166	-92,6	24.183.836	546,77
Per partite di giro	1.984.334	1.837.866	-7,4	2.613.131	42,18
Totale entrate	83.464.313	28.642.765	-65,7	54.629.231	90,73
<u>IMPEGNI</u>					
Correnti	9.345.625	8.116.047	-13,2	12.639.441	55,73
In conto capitale	7.421.535	19.990.712	169,4	34.525.267	72,71
Per partite di giro	1.984.334	1.837.866	-7,4	2.613.131	42,18
Totale spese	18.751.494	29.944.625	59,7	49.777.839	66,23
Avanzo/Disavanzo finanziario	64.712.819	-1.301.860	- 102,0	4.851.392	472,65

Fonte: rendiconti gestionali

La gestione di competenza chiude con un avanzo finanziario di euro 4.851.392, in sensibile miglioramento rispetto all'esercizio precedente.

Il saldo della gestione corrente presenta un avanzo di euro 15.192.823, in crescita dell' 1,6 per cento rispetto al 2020. La crescita del saldo corrente è dovuta alle maggiori entrate correnti per tasse portuali e canoni demaniali, i cui effetti sono in buona misura ridimensionati dall'aumento delle uscite per prestazioni istituzionali e per il personale.

È da sottolineare, al riguardo, come il più elevato livello dei diritti portuali, dei canoni demaniali e degli altri proventi patrimoniali, pari a 20,8 mln (15,2 mln nel 2020), vada a coprire una quota sempre maggiore di oneri correnti di funzionamento, passati da 5,1 mln a 6,9 mln, riducendo gradualmente le possibili coperture della spesa in conto capitale.

La gestione in conto capitale chiude, invece, con un saldo negativo di competenza che si attesta a euro 10.341.431, in flessione del 36,4 per cento rispetto al 2020.

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

Tabella 19 - Rendiconto gestionale

	2019	2020	Var.% 20/19	2021	Var. % 21/20
ENTRATE CORRENTI					
Trasferimenti Enti del settore pubblico	0	0	0,0	6.034	100
Entrate tributarie	18.199.480	13.549.956	-25,5	16.895.788	24,7
Vendita di beni e prestazione di servizi	0	0	0,0	0	0,0
Redditi e proventi patrimoniali	2.908.313	1.630.693	-43,9	3.913.683	140,0
Poste correttive e compensative di spese correnti	9.340.778	7.499.743	-19,7	6.781.840	-9,6
Entrate non classificabili in altre voci	136.600	385.341	182,1	234.919	-39,0
TOTALE	30.585.171	23.065.733	-24,6	27.832.264	20,7
ENTRATE IN CONTO CAPITALE					
Realizzo di valori mobiliari	0	0	0,0	0	0,0
Riscossione di crediti	6.667	5.738	-13,9	180.100	3038,7
Trasferimenti dello Stato	50.582.980	0	-100	23.995.867	100
Trasferimenti della Regione	0	0	0,0	0	0,0
Trasferimenti da altri enti del settore pubblico	210.568	3.700.307	1657,3	0	-100
Assunzione di altri debiti finanziari	94.593	33.121	-65,0	7.869	-76,2
TOTALE	50.894.808	3.739.166	-92,6	24.183.836	546,8
PARTITE DI GIRO	1.984.334	1.837.866	-7,4	2.613.131	42,2
TOTALE GENERALE ENTRATE	83.464.313	28.642.765	-65,7	54.629.231	90,7
	2019	2020	Var.% 20/19	2021	Var.% 21/20
USCITE CORRENTI					
Uscite per gli organi dell'Ente	356.955	332.518	-6,8	319.742	-3,8
Oneri per il personale in attività di servizio	3.918.278	3.746.113	-4,4	4.996.850	33,4
Acquisto di beni di consumo e di servizio	462.552	421.423	-8,9	483.440	14,7
Uscite per prestazioni istituzionali	3.776.519	2.701.941	-28,4	5.388.777	99,4
Trasferimenti passivi	239.367	268.546	12,2	390.951	45,6
Oneri finanziari	25.110	5.058	-79,9	15.325	203,0
Oneri tributari	285.695	281.274	-1,5	356.404	26,7
Poste correttive e compens.ve di entrate correnti	0	22.298	100	214.089	860,1
Uscite non classificabili in altre voci	281.149	336.876	19,8	473.863	40,7
TOTALE	9.345.625	8.116.047	-13,2	12.639.441	55,7
USCITE IN CONTO CAPITALE					
Acquisto beni di uso durevole e opere immob.ri	7.032.354	15.666.208	122,8	34.033.597	117,2
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	82.921	440.190	430,8	379.354	-13,8
Partecip. a progetti EU e acquisto di val. mobil.ri	210.823	3.743.696	1675,7	60	-100
Indennità di anzian. al personale cess. dal serv.	95.437	140.618	47,3	112.256	-20,2
TOTALE	7.421.535	19.990.712	169,4	34.525.267	72,7
PARTITE DI GIRO	1.984.334	1.837.866	-7,4	2.613.131	42,2
TOTALE GENERALE USCITE	18.751.494	29.944.625	59,7	49.777.839	66,2
Risultato finanziario	64.712.819	-1.301.860	-102,0	4.851.392	472,6

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto gestionale

Nell'ambito delle entrate correnti, le risorse tributarie (tasse portuali e tasse di ancoraggio) si mostrano in sensibile aumento rispetto al 2020 (+24,7 per cento) in ragione del progressivo affievolimento delle restrizioni causate dall'emergenza sanitaria.

I redditi e proventi patrimoniali (canoni demaniali) sono più che raddoppiati nell'anno 2021 a seguito dell'accertamento del canone dovuto dal nuovo gestore del *terminal multipurpose* presso il molo polisettoriale, dopo la consegna delle aree previste dall'atto di concessione rilasciato nel 2019 per la durata di 49 anni.

Le poste correttive e compensative di spese correnti si riferiscono a recuperi e rimborsi, ma soprattutto al concorso ordinario dello Stato per le spese di servizi di manutenzione, illuminazione e pulizia ordinaria. Il contributo, assegnato a valere sul fondo perequativo istituito dall'art. 1, c. 983, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, ammonta per il 2021 ad euro 6.355.657 (interamente riscossi), a fronte di spese per prestazioni istituzionali di euro 5.388.777. Le "entrate non classificabili in altre voci" si riferiscono a canoni di concessione per l'affidamento della gestione di rifiuti prodotti dalle navi e al trasferimento di parte delle somme presenti sul c/c della società consortile in liquidazione "Distripark Taranto S.c.a r.l.". Passando alle entrate in conto capitale, la voce "riscossione di crediti" si riferisce alla restituzione di quota dell'imposta di registro da parte dell'appaltatore delle opere di dragaggio dei sedimenti in area molo polisettoriale.

Il cospicuo incremento delle entrate in conto capitale è dovuto, essenzialmente, all'accertamento di finanziamenti statali per circa 24 milioni destinati alle opere di seguito elencate: 4,4 mln a saldo dei lavori di realizzazione della piattaforma logistica integrata del porto di Taranto; 1,4 mln a seguito della liquidazione della "Distripark Taranto" S.c.a r.l., da utilizzare per il finanziamento del progetto denominato "Eco industrial park"; 13,8 mln per gli interventi inseriti nel PNRR e 4,2 mln per la messa in sicurezza dell'area "ex Yard Belleli" allo scopo di realizzare un polo produttivo navale.

Sul versante delle uscite, le spese correnti crescono del 55,7 per cento rispetto al 2020, da attribuire, principalmente, all'andamento delle spese di personale (in crescita del 33,4 per cento per l'incremento della dotazione organica di 7 unità) e a quelle per prestazioni istituzionali (+99,4 per cento). Queste ultime, pari a circa 5,4 mln nel 2021 (2,7 mln nel 2020), si compongono, principalmente, di oneri per utenze e servizi di vigilanza in ambito portuale, nonché spese relative a contratti di manutenzione ordinaria delle parti comuni.

Nella categoria dei trasferimenti passivi sono compresi i contributi ad associazioni finalizzate allo sviluppo dell'attività portuale ed il contributo in conto esercizio versato alla società

partecipata preposta alla somministrazione del lavoro in porto ed alla riqualificazione professionale.

Le “uscite non classificabili in altre voci” ospitano le spese relative al versamento al bilancio dello Stato per le misure di contenimento della spesa, che l’AdSP ha effettuato nel 2021 in misura pari a euro 308.863 (importo analogo a quello del 2020). A queste si aggiungono le spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori.

Tra le spese in conto capitale, le uniche voci in crescita (+117 per cento) sono riferite agli interventi infrastrutturali (pari a 34 mln). Tra queste, gli impegni di maggior importo riguardano, per 15,6 mln, gli interventi di dragaggio dei sedimenti in area molo polisettoriale, per 11 mln, la rete di raccolta e collettamento delle acque piovane nelle aree comuni del porto e, per 2,3 mln, la conclusione dei lavori di adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto.

Le spese relative all’acquisto di immobilizzazioni tecniche, pari a euro 379.354, si riferiscono ai servizi di *cloud computing*, di sicurezza, di realizzazione di portali e servizi *online*, a supporto della trasformazione digitale del porto.

Infine, nel capitolo relativo alle indennità di anzianità al personale cessato dal servizio (euro 112.256) sono impegnate le somme relative alla cessazione dal servizio di un dipendente, all’acconto dell’imposta sostitutiva sul Tfr prevista dal d.lgs. 18 febbraio 2000, n. 47 e al versamento ai fondi pensione complementari di categoria per dirigenti e dipendenti.

6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui

I dati relativi alla composizione della situazione amministrativa dell’esercizio all’esame sono esposti nella tabella che segue in raffronto con quelli del 2019 e 2020.

Tabella 20 - Situazione amministrativa

	2019	2020	2021
Consistenza di cassa all'inizio dell'esercizio	211.744.372	199.092.283	193.652.227
Riscossioni			
in c/competenza	31.245.938	22.570.424	47.543.635
in c/residui	16.576.241	15.399.610	18.463.541
Totale riscossioni	47.822.179	37.970.034	66.007.176
Pagamenti			
in c/competenza	11.275.778	15.085.568	23.636.122
in c/residui	49.198.490	28.324.522	38.669.473
Totale pagamenti	60.474.268	43.410.090	62.305.595
Consistenza di cassa alla fine dell'esercizio	199.092.283	193.652.227	197.353.808
Residui attivi			
degli esercizi precedenti	44.296.230	81.077.367	68.667.407
dell'esercizio	52.218.375	6.072.341	7.085.596
Totale residui attivi	96.514.605	87.149.708	75.753.003
Residui passivi			
degli esercizi precedenti	71.077.512	50.206.224	26.394.648
dell'esercizio	7.475.716	14.859.057	26.141.717
Totale residui passivi	78.553.228	65.065.281	52.536.365
Avanzo di amminist.ne alla fine dell'esercizio	217.053.660	215.736.654	220.570.446
Parte vincolata			
Trattamento di fine rapporto	1.658.802	1.746.840	1.976.438
Crediti di difficile esigibilità	324.937	324.937	327.131
Immobilizzazioni finanziarie	6.413	6.413	3.080
Finanziamenti da utilizzare	7.409.055	11.809.055	37.882.849
Art. 199, lett.a), d.l. n. 34/2020	0	160.628	0
Accantonamento fondi propri per interventi infrastrutturali	0	0	67.124.254
Totale quota vincolata	9.399.207	14.047.873	107.313.752
Totale quota disponibile	207.654.453	201.688.781	113.256.694

Fonte: rendiconti generali

Al 31 dicembre 2021, l'avanzo di amministrazione è pari a 220.570.446 (+2,2 per cento rispetto al 2020). La consistenza di cassa si incrementa dell'1,9 per cento, attestandosi a euro 197.353.808, mentre il volume dei residui attivi si contrae del 13,1 per cento, in misura inferiore di quella dei passivi (-19,3 per cento), con conseguente ulteriore crescita dell'avanzo.

Per effetto dei vincoli di destinazione per gli interventi infrastrutturali, la parte vincolata dell'avanzo di amministrazione cresce sensibilmente, passando da euro 14.047.873 ad euro 107.313.752. I maggiori vincoli riguardano una parte degli interventi compresi nel finanziamento statale di 24 mln (la ricostruzione dell'impalcato della testata inagibile del molo

San Cataldo, la riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del relativo molo, il progetto “Eco industrial park” e gli interventi finanziati dal fondo complementare al PNRR) nonché la messa in sicurezza della falda nell’area “*ex Yard Belleli*” ed il recupero delle aree del *Waterfront*.

Nel complesso, i dati mostrano un avanzo di amministrazione di considerevoli proporzioni, indice della presenza di una massa di risorse finanziarie ancora disponibili per interventi già programmati nelle annualità precedenti, ma anche per quelli futuri. La quota libera dell’avanzo rappresenta, infatti, la parte della spesa in conto capitale finanziata dalle entrate correnti e successivamente rimborsata dal finanziamento pubblico, con conseguente disponibilità per le future esigenze di bilancio.

Per quanto attiene alla situazione dei residui, nella tabella successiva si mettono a confronto, per le annualità 2020 e 2021, la parte corrente del conto residui, quella in conto capitale e le partite di giro, con separata evidenza delle risultanze complessive.

I dati mostrano come la tendenza alla riduzione dei residui, sia attivi che passivi, riguardi solo la gestione in conto capitale, mentre la gestione corrente evidenzia iniziali difficoltà gestionali soprattutto nelle riscossioni e nei pagamenti in conto competenza.

Tabella 21 - Gestione dei residui - anni 2020-2021

RESIDUI ATTIVI	Correnti	In conto capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza all'1.1.2020	3.875.919	92.522.568	116.118	96.514.605
Riscossioni	3.230.419	12.110.453	58.738	15.399.610
Variazioni	-34.803	0	-2.825	-37.628
Residui da residui al 31.12.2020	610.697	80.412.115	54.555	81.077.367
Residui di competenza es. 2020	2.364.215	3.666.307	41.819	6.072.341
Totale residui attivi al 31.12.2020	2.974.912	84.078.422	96.374	87.149.708
Riscossioni	2.389.346	16.041.012	33.183	18.463.541
Variazioni	-6.924	0	-11.836	-18.760
Residui da residui al 31.12.2021	578.642	68.037.410	51.355	68.667.407
Residui di competenza es. 2021	4.492.578	2.560.601	32.417	7.085.596
Totale residui attivi al 31.12.2021	5.071.220	70.598.011	83.772	75.753.003
RESIDUI PASSIVI	Correnti	In conto capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza all'1.1.2020	2.218.311	76.244.110	90.807	78.553.228
Pagamenti	1.443.144	26.799.355	82.023	28.324.522
Variazioni	-17.277	-5.205	0	-22.482
Residui da residui al 31.12.2020	757.890	49.439.550	8.784	50.206.224
Residui di competenza es. 2020	1.032.544	13.708.253	118.260	14.859.057
Totale residui passivi al 31.12.2020	1.790.434	63.147.803	127.044	65.065.281
Pagamenti	849.481	37.705.878	114.114	38.669.473
Variazioni	-1.160	0	0	-1.160
Residui da residui al 31.12.2021	939.793	25.441.925	12.930	26.394.648
Residui di competenza es. 2021	2.059.902	23.747.323	334.492	26.141.717
Totale residui passivi al 31.12.2021	2.999.695	49.189.248	347.422	52.536.365

Fonte: rendiconti gestionali

Nel 2021, la capacità di riscossione dei residui attivi (rispetto alla consistenza iniziale) è nuovamente in ascesa (21,2 per cento), dopo un triennio di indici in flessione fino al 16 per cento, a dimostrazione di un parziale recupero di efficienza nella gestione delle opere infrastrutturali. Lo stesso è a dirsi dell'indice di pagamento dei residui passivi, passato dal 36,1 per cento, nel 2020, al 59,4 per cento nel 2021. Tale recupero è dovuto, principalmente, al cospicuo smaltimento di residui in conto capitale risalenti, principalmente, al 2011 e al 2014. L'analisi dell'anzianità dei residui per le infrastrutture portuali evidenzia che circa il 6,1 per cento dei residui attivi ed il 22,9 per cento di quelli passivi sono antecedenti al 2018. Considerata la mole rilevante di residui, questa Corte ribadisce l'esigenza di una costante verifica, in sede di riaccertamento, del titolo giuridico che ne legittima il mantenimento in

bilancio e dell'esatta corrispondenza fra la parte attiva e quella passiva ai fini della corretta determinazione della quota vincolata del risultato di amministrazione.

6.4 Conto economico

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

Si rinnova, pertanto, l'invito ad assicurare una più esplicita e dettagliata informazione, specie delle poste di maggior rilevanza ovvero frutto di processi valutativi o di aggregazioni.

Nella tabella che segue sono esposti i dati del conto economico del 2021, posti a confronto con quelli dei due esercizi precedenti.

Tabella 22 – Conto economico

	2019	2020	Var. % 20/19	2021	Var. % 21/20
A) VALORE DELLA PRODUZIONE					
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	21.211.083	15.302.915	-27,8	20.876.646	36,4
Altri ricavi, proventi e contributi di competenza dell'esercizio	9.436.375	7.795.392	-17,4	6.966.110	-10,6
TOTALE A)	30.647.458	23.098.307	-24,6	27.842.756	20,5
B) COSTI DELLA PRODUZIONE					
Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	56.828	52.470	-7,7	64.211	22,4
Per servizi	4.775.543	3.667.173	-23,2	6.518.699	77,8
Salari e stipendi	3.149.113	3.016.313	-4,2	3.945.030	30,8
Oneri sociali	737.310	712.283	-3,4	999.830	40,4
Trattamento di fine rapporto	235.107	228.656	-2,7	341.854	49,5
Altri costi	34.470	22.302	-35,3	51.990	133,1
Ammortamenti e svalutazioni	4.322.610	4.360.287	0,9	2.258.688	-48,2
Accantonamento per rischi	76.606	0	-100	0	0,0
Oneri diversi di gestione	302.540	404.193	33,6	697.575	72,6
TOTALE B)	13.690.127	12.463.677	-9,0	14.877.877	19,4
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	16.957.331	10.634.630	-37,3	12.964.879	21,9
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-25.097	-5.053	79,9	-15.325	203,3
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0,0	- 3.333	-100
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	0	0	0,0	1.703	100
RISULTATO ECONOMICO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	16.932.234	10.629.577	-37,2	12.947.924	21,8
Imposte dell'esercizio	277.420	279.088	0,6	353.705	26,7
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	16.654.814	10.350.489	-37,8	12.594.219	21,7

Fonte: rendiconti generali

Il conto economico espone un avanzo di euro 12.594.219, in miglioramento rispetto all'avanzo di euro 10.350.489 registrato nel 2020, per effetto dei maggiori proventi da tasse portuali e canoni demaniali (+36,4 per cento) dopo la crisi dei traffici prodotta dall'emergenza sanitaria. La voce "altri ricavi e proventi", pari a euro 6.966.110, ospita essenzialmente il contributo dello Stato per i servizi di manutenzione, illuminazione e pulizia ordinaria, che nel 2021 si è ridotto del 14,8 per cento. La voce registra, altresì, le insussistenze del passivo relative alla riduzione dei residui passivi.

I costi della produzione sono, come detto, in crescita del 19,4 per cento e tra le poste di maggior rilievo figurano i costi dei servizi (+77,8 per cento) e quelli per il personale (+30,8 per cento). La sola voce in flessione è quella relativa agli ammortamenti e svalutazioni, che registra un decremento di circa la metà rispetto ai valori dell'ultimo triennio.

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

Tra le rettifiche di valore di attività finanziarie figura la svalutazione della partecipazione nella società consortile in liquidazione "Distripark Taranto S.c.a r.l.", dell'importo di euro 3.333.

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

Le imposte d'esercizio si riferiscono all'Irap.

6.5 Stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale dell'esercizio 2021, posti a raffronto con quelli dei due esercizi precedenti.

Tabella 23 – Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2019	2020	Var. % 20/19	2021	Var. % 21/20
A) Immobilizzazioni					
Immobilizzazioni immateriali	382.787.116	402.321.376	5,1	436.473.936	8,5
Immobilizzazioni materiali	6.631.596	2.581.938	-61,1	403.601	-84,4
Immobilizzazioni finanziarie	26.413	26.413	0,0	23.080	-12,6
TOTALE A)	389.445.125	404.929.727	4,0	436.900.617	7,9
B) Attivo circolante					
Rimanenze	0	0	0,0	0	0,0
Crediti	96.454.546	87.116.126	-9,7	75.724.280	-13,1
Disponibilità liquide	199.092.283	193.652.227	-2,7	197.353.808	1,9
TOTALE B)	295.546.829	280.768.353	-5,0	273.078.088	-2,7
C) Ratei e risconti attivi	0	0	0,0	0	0,0
TOTALE ATTIVO (A+B+C)	684.991.954	685.698.080	0,1	709.978.705	3,5
PASSIVITA'	2019	2020	Var. % 20/19	2021	Var. % 21/20
A) Patrimonio netto					
Fondo di dotazione	262.896.501	279.551.315	6,3	289.889.968	3,7
Altre riserve	0	0	0,0	0	0,0
Avanzi/disav.zi econom. portati a nuovo	0	0	0,0	0	0,0
Avanzo/disav.zo economico d'esercizio	16.654.814	10.350.489	-37,8	12.594.219	21,7
TOTALE A)	279.551.315	289.901.804	3,7	302.484.187	4,3
B) Contributi in conto capitale	324.948.206	328.654.251	1,1	352.650.118	7,3
C) Fondi per rischi ed oneri	76.606	66.509	-13,2	55.474	-16,6
D) Trattam.to di fine rapporto di lavoro	1.658.802	1.746.840	5,3	1.976.438	13,1
E) Debiti					
- verso finanziatori	0	0	0,0	0	0,0
- verso fornitori	78.440.424	65.011.866	-17,1	52.455.916	-19,3
- debiti tributari	32.163	6.741	-79,0	22.042	227,0
- verso istituti di previdenza	11.382	13.092	15,0	22.777	74,0
- debiti diversi	273.056	296.977	8,8	311.753	5,0
TOTALE E)	78.757.025	65.328.676	-17,0	52.812.488	-19,2
F) Ratei e risconti passivi	0	0	0,0	0	0,0
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (A+B+C+D+E+F)	684.991.954	685.698.080	0,1	709.978.705	3,5

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto generale

Alla chiusura dell'esercizio in esame, il patrimonio netto registra un incremento del 4,3 per cento rispetto al 2020, pari al risultato economico dell'esercizio (euro 12.594.219) al netto dei residui attivi insussistenti (euro 11.836), attestandosi così a euro 302.484.187.

Relativamente all'attivo patrimoniale, cresce tanto il valore delle immobilizzazioni (+7,9 per cento) quanto il valore delle disponibilità liquide (+1,9 per cento), mentre i crediti si riducono del 13,1 per cento per effetto della riscossione di finanziamenti statali accertati in passato.

Le immobilizzazioni immateriali ammontano a 436,5 milioni, in aumento dell'8,5 per cento sul 2020, e sono costituite, prevalentemente, dal valore degli impegni di spesa per le acquisizioni di beni di uso durevole e delle opere immobiliari, in quanto considerati beni di terzi. La posta è costituita, essenzialmente, da immobilizzazioni in corso, poiché il valore delle opere portuali realizzate è contabilizzato tra i conti d'ordine ed è pari a euro 80.225.110 al termine del 2021, valore rimasto immutato dal 2019.

I beni mobili strumentali di proprietà dell'Ente sono iscritti, invece, tra le immobilizzazioni materiali al loro valore d'acquisto, al netto degli ammortamenti (euro 403.601).

Le immobilizzazioni finanziarie, pari a euro 23.080, si riducono di euro 3.333 a seguito della dismissione della partecipazione della società Distripark al termine della procedura di liquidazione.

L'importo dei crediti, pari a 75,7 milioni nel 2021, non corrisponde al valore dei residui attivi in quanto esposto al netto dei residui delle partite di giro per ritenute erariali ed Iva.

Tra le passività, la voce "contributi in conto capitale", pari a 352,6 mln, corrisponde agli accertamenti di entrata conseguenti ai finanziamenti per progetti di investimento infrastrutturale, iscritti fra i trasferimenti in conto capitale del rendiconto finanziario. Dal raffronto tra gli impegni di spesa effettuati nell'ultimo quinquennio 2017-2021 per interventi di infrastrutturazione (pari a 93,7 mln) e le corrispondenti entrate da trasferimenti accertate ai detti fini (pari a 91,9 mln), si evince che l'AdSP ha concorso con risorse correnti proprie alla realizzazione delle opere immobiliari per soli 1,8 milioni. Il fondo per rischi ed oneri, pari a euro 55.474, è stato costituito nel 2019 su raccomandazione di questa Sezione di controllo ed è stato successivamente rideterminato dall'Ente in base al grado di esigibilità dei crediti pregressi derivanti dalla gestione corrente dell'Ente. Il suo importo è vincolato nell'avanzo di amministrazione. Il fondo Tfr ammonta a 2 milioni e corrisponde al totale delle indennità di anzianità maturate dai dipendenti (compresa la quota accantonata nell'anno), al netto degli acconti erogati e dell'imposta sostitutiva sulla rivalutazione maturata.

I debiti verso fornitori per l'esecuzione di opere portuali di durata ultrannuale in corso di esecuzione ammontano a 52,5 milioni nel 2021 e mostrano la tendenza ad una apprezzabile diminuzione (-36,4 per cento nel biennio). Anche per i debiti, l'importo complessivo non corrisponde al valore dei residui passivi, in quanto esposto al netto dei residui delle partite di giro per ritenute erariali ed Iva, nonché al lordo della voce "debiti diversi".

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

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

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

Tutti gli organi dell'AdSP sono stati rinnovati per il quadriennio 2021-2025 e la consistenza del personale nel 2021 è stata potenziata con l'assunzione di ulteriori 7 unità, passando da 45 a 52 unità, a fronte di un pianta organica di 70 unità. La spesa di personale mostra, pertanto, una crescita del 33,4 per cento rispetto al 2020, da attribuire anche al rinnovo della contrattazione integrativa, i cui oneri (praticamente raddoppiati) incidono in modo significativo sul costo unitario medio (passato da euro 86.512 a euro 100.730).

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

La realizzazione delle opere sconta sensibili ritardi legati, principalmente, a carenze progettuali e difficoltà nell'esecuzione, ma anche al nuovo finanziamento degli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), che ha determinato lo slittamento di vari altri progetti già programmati. Nel corso del 2021 sono stati ultimati quattro importanti interventi infrastrutturali (la piattaforma logistica integrata, l'adeguamento strutturale della banchina di levante e della testata inagibile del molo San Cataldo, e la realizzazione di due edifici destinati alla sistemazione logistica). Altri tre interventi (di dragaggio, collettamento delle acque piovane e Centro servizi polivalente) sono in corso di attuazione, per un costo complessivo di 113,8 milioni.

L'AdSP del Mar Ionio partecipa, altresì, alla realizzazione di sei progetti finanziati con le risorse del PNRR, per un investimento di 208,7 milioni. Per i tre impianti di elettrificazione e il progetto della diga foranea (tratto di levante) sono ancora in corso le verifiche del progetto di fattibilità tecnico-economico (Pfte), mentre per l'intervento relativo al tratto di ponente della diga foranea è stato necessario adeguare il progetto e il relativo quadro economico alle prescrizioni dell'ARPA Puglia. Quanto al sesto intervento, relativo alle opere di infrastrutturazione primaria, di accessibilità stradale e *terminal* ferroviario nell'area "Eco industrial park" (con costi previsti per 50 milioni), il Pfte non è stato ancora approvato, né risultano effettuate anticipazioni o pagamenti.

In ordine alle vicende che attengono alla prosecuzione delle attività di somministrazione di lavoro delle due agenzie operanti nel porto di Taranto, è da segnalare l'iniziativa dell'AdSP volta alla costituzione di una nuova società mista (partecipata dall'AdSP al 51 per cento, insieme ad altre imprese private del settore delle operazioni e dei servizi portuali) che dovrebbe operare, ai sensi dell'art. 17, c. 5, della l. n. 84 del 1994, in sostituzione dell'impresa preposta alla fornitura del lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17, c. 2, della citata l. n. 84. Sulla costituzione di detta società, disposta dal Comitato di gestione con deliberazione n. 11 del 4 agosto 2023, e sulle problematiche ad essa connesse, questa Corte ha espresso parere negativo ai sensi dell'art. 5, cc. 3 e 4, del d.lgs. 19 agosto 2016, n. 175 (TUSP), in merito sia alla necessità della società ed alla sua compatibilità con le norme dei trattati europei (in particolare, con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato alle imprese per non essere state esperite le procedure selettive richieste), sia alla compatibilità della scelta sul piano della convenienza economica e della sostenibilità finanziaria.

Sul piano del traffico merci, il porto di Taranto sta attraversando una fase di perdurante difficoltà, fortemente influenzato dal traffico industriale legato all'attività siderurgica. Il volume delle merci movimentate nel 2021 ha registrato, tuttavia, una sensibile crescita (+11,1 per cento), con positivi riflessi sulle collegate entrate tributarie (in crescita del 24,9 per cento). Sotto il profilo contabile, si rileva la mancata adozione del nuovo regolamento di amministrazione e contabilità previsto dall'art. 6, c. 8, della legge n. 84 del 1994, oltre a carenze della nota integrativa in merito alla illustrazione delle poste del conto economico.

Per lo sviluppo delle infrastrutture portuali l'AdSP del Mar Ionio ha accertato, nell'anno 2021, finanziamenti statali per circa 24 milioni, di cui il 57,5 per cento per interventi inseriti nel

PNRR. Una parte consistente di dette risorse (pari a 21,4 milioni) è stata riscossa ed è stata accantonata nell'avanzo vincolato di amministrazione, per l'ammontare di euro 19.454.522, in attesa del suo effettivo utilizzo.

Ciò ha prodotto un avanzo finanziario di competenza pari a euro 4.851.392 e la contemporanea crescita sia del saldo di cassa (euro 197.353.808) sia dell'avanzo di amministrazione (euro 220.570.446). Sotto il profilo economico-patrimoniale, si registrano risultati altrettanto positivi, con un avanzo economico di euro 12.594.219 e la crescita del patrimonio netto a euro 302.484.187.

Nel complesso, i dati tendenziali evidenziano risultati altalenanti, determinati, in negativo, dall'andamento dei flussi di traffico e dalla crisi prodotta dalla pandemia da Covid-19, ed in positivo, dai più consistenti finanziamenti statali. Tale alternanza di risultati finanziari denota, tuttavia, la sostanziale continuità della gestione in conto capitale, che procede con impegni crescenti.

Riguardo alla gestione corrente, l'indice di autonomia finanziaria si mantiene ampiamente positivo, per quanto in forte contrazione negli ultimi due esercizi (nel 2020 a causa delle minori entrate dovute alla pandemia, nel 2021 a causa del sensibile aumento delle spese di personale).

La solida consistenza di cassa e il saldo sempre positivo tra residui attivi e passivi porta, comunque, a risultati di amministrazione di notevoli dimensioni, con una quota di avanzo libero da vincoli di destinazione superiore, fino al 2020, a 200 milioni. È da evidenziare, tuttavia, che nel 2021 la quota vincolata dell'avanzo è cresciuta considerevolmente (+93,3 mln), dimezzando l'avanzo disponibile.

In ultima analisi, questa Sezione sottolinea l'esigenza di un complessivo recupero di efficienza, necessario per espandere il bacino di utenza del sistema portuale e per superare carenze e disfunzioni, ottimizzando i processi gestionali alla base dei ritardi nelle operazioni portuali e nell'avanzamento delle opere infrastrutturali e organizzando modelli produttivi più avanzati e dinamici nonché servizi integrati e affidabili.

A tal fine, considerata la notevole durata di alcune delle concessioni in essere, si raccomanda, altresì, il costante monitoraggio dei servizi resi dai concessionari e degli obiettivi di investimento da questi programmati, nonché la verifica della loro corretta attuazione e la

sollecita adozione di misure correttive volte ad assicurarne l'adempimento, confrontando i risultati raggiunti con quelli attesi al fine di assicurarne la funzionalità e l'efficienza.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

