CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Determinazione del 07 Maggio 2024, n. 70

CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Relatore: Consigliere Mario Fiorentino

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:

Ilaria Verduchi

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 07 Maggio 2024,

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

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

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

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

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

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

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

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Mario Fiorentino, 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 possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicare alle dette Presidenze, il suddetto rendiconto generale -

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

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2021 – corredato dalle relazioni degli organi di amministrazione e di revisione - dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per il predetto esercizio.

Il RELATORE
Mario Fiorentino
f.to digitalmente

Il PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
f.to digitalmente

depositato in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
f.to digitalmente

INDICE

PREMESSA 1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO 2
1.1 Quadro normativo 2
1.2 Interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza 6
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO 10
3. PERSONALE 14
3.1 Assetto organizzativo 14
3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio 16
3.3 Spesa del personale 17
3.4 Incarichi di studio, consulenza e altre prestazioni professionali 18
3.5 Prevenzione della corruzione, valutazione della *performance* e trasparenza 19
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE 21
4.1 Documento di Pianificazione strategica di sistema e Piani regolatori portuali. 21
4.2 Piano operativo triennale (POT) 22
4.3 Programma triennale delle opere (PTO) 22
4.4 Documento di pianificazione energetica e ambientale di sistema portuale (DPEASP). . 23
5. ATTIVITÀ 25
5.1 Attività promozionale 26
5.2 I servizi di interesse generale e l'attività negoziale 27
5.3 Manutenzione ordinaria e straordinaria e opere di grande infrastrutturazione 31
5.4 Operazioni e servizi svolti nell'ambito portuale 35
5.5 Gestione del demanio marittimo e portuale 36
5.6 Traffico portuale 37
6. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE 40
6.1 Dati significativi della gestione 40
6.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate 41
6.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui 45
6.4 Il conto economico 48
6.5 Lo stato patrimoniale 50
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 54

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Finanziamenti PNRR-PNC....7
Tabella 2 – Interventi finanziati con fondi PNRR-PNC +altre fonti finanziarie....8
Tabella 3 - Uscite per gli Organi....10
Tabella 4 - Organico e consistenza del personale....16
Tabella 5 - Costo per il personale....18
Tabella 6 – servizi di interesse generale – 29
Tabella 7 - Attività negoziale 2021....30
Tabella 8 - Opere di grande infrastrutturazione....32
Tabella 9 - Canoni, accertamenti, riscossioni e incidenza sulle entrate correnti....37
Tabella 10- Traffico merci e passeggeri....38
Tabella 11 – Principali saldi contabili della gestione....41
Tabella 12 - Rendiconto finanziario – forma sintetica....41
Tabella 13 - Rendiconto finanziario – Parte entrate....42
Tabella 14 - Rendiconto finanziario – Parte uscite....43
Tabella 15 - Situazione amministrativa....46
Tabella 16 - Situazione residui....47
Tabella 17 - Conto economico....49
Tabella 18 - Stato patrimoniale....51

PREMESSA

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

Il precedente referto sull'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale relativo agli esercizi 2019-2020 è stato approvato con determinazione n. 35 del 31 marzo 2022 e pubblicato in Atti parlamentari, XVIII legislatura, Doc. XV, n. 549.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1 Quadro normativo

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

In tale contesto normativo si colloca la nascita dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale comprendente i porti di Bari, Monopoli, Barletta, Manfredonia e Brindisi.

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

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

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

Nella relazione per l'esercizio 2020, in particolare, sono state citate le molteplici misure di sostegno al settore portuale, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da "Covid-19," che hanno avuto impatto sulla gestione dell'Ente anche per l'annualità di bilancio all'odierno esame.

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

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

Con il decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228 (c.d. "milleproroghe"), convertito, con modificazioni dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, è stato modificato l'art. 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, dalla l. 17 luglio 2020, n. 77. Le modifiche, tra l'altro, riguardano:

- l'estensione fino al 15 dicembre 2021 della facoltà per le AdSP di prevedere, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, la riduzione dell'importo dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subìto nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 15 dicembre 2021, una diminuzione pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. A tale scopo le suddette Autorità possono utilizzare il proprio avanzo di amministrazione, limitatamente all'anno 2020;
- l'istituzione di un fondo con importo di 10 milioni di euro per l'anno 2020 e di 68 milioni per l'anno 2021, le cui risorse sono dirette a compensare, anche parzialmente, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto[1].

Il legislatore è, poi, intervenuto anche sulla *vexata quaestio* del regime fiscale da applicare alle Autorità di sistema portuale, a seguito delle censure mosse dalla Commissione europea con la decisione del 4 dicembre 2020 circa l'affermato contrasto dell'esenzione dei porti italiani dall'applicazione dell'IRES con la disciplina europea di divieto di aiuti di Stato alterativi della concorrenza. In materia, si richiama l'intervento legislativo di cui all'art. 4 bis del decreto-

[1] Con la modifica introdotta è stato precisato che la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi in favore delle Autorità è quella relativa agli introiti destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali. La relazione tecnica del provvedimento ha precisato che tali infrastrutture sono in linea di principio escluse dall'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato.

legge n. 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, che ha arricchito di nuovi commi l'art. 6 della legge quadro sui porti. Le nuove disposizioni stabiliscono che le AdSP sono soggette in via di principio ad imposizione fiscale reddituale *ex* art. 73 del d.p.r. 22 dicembre 1986, n. 917 (Testo unico delle imposte sui redditi – TUIR), annoverando tuttavia fra le entrate tassabili unicamente quelle qualificabili come ricavi commerciali con esclusione di quelle prelevate autoritativamente, cioè nell'esercizio di attività pubblicistica (tassa di ancoraggio, tasse portuali, tasse connesse alle autorizzazioni di attività portuali). A successivo decreto interministeriale, ad oggi non ancora emanato, è demandata la fissazione dei limiti minimi e massimi nonché dei criteri, rispettivamente per la commisurazione e l'applicazione - con provvedimenti delle stesse Autorità - di detti prelievi fiscali, a decorrere dall'anno di imposta 2022. Quanto ai canoni da concessioni demaniali, invece, ne è stata stabilita la riconduzione al reddito imponibile, ma con una riduzione forfetaria del 50 per cento. Va richiamata a tale proposito la recente sentenza del Tribunale UE, depositata il 20 dicembre scorso, che ha deciso sul ricorso volto all'annullamento della decisione (UE) 2021/1757 della Commissione europea, causa T 166/21, concludendo nel senso che la decisione (UE) 2021/1757 della Commissione, del 4 dicembre 2020, relativa al regime di aiuti SA.38399 – 2019/C (ex 2018/E) cui l'Italia ha dato esecuzione – Tassazione dei porti in Italia, è annullata nella parte in cui essa qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica. Per il resto, il ricorso è respinto. In tale prospettiva, il Tribunale dell'Unione europea conferma che non è lecita l'esenzione dei redditi delle AdSP nazionali, se non quelli generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'articolo 16 della legge n. 84/1994, aspetto su cui peraltro il legislatore del 2022 aveva già provveduto a non qualificare tale attività come esercizio di attività commerciale. La predetta modifica della normativa fiscale non potrà non determinare effetti sui bilanci delle AdSP, incidendo sui saldi e, soprattutto, sul risultato di esercizio.

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

proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. Al fine del raggiungimento dell'uniformità del rilascio, il successivo comma 2 prevede l'emanazione, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge (27 agosto 2022), di un decreto attuativo da parte del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che - nel rispetto del principio di concorrenza - definisca i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, l'individuazione di limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari. Si rammenta, in proposito, che la precedente formulazione della norma appariva più generica, non prevedendo espressamente il ricorso a procedure ad evidenza pubblica, limitandosi a demandare ad un decreto ministeriale (peraltro mai emanato) la definizione di idonee forme di pubblicità in materia di affidamento delle concessioni delle aree demaniali.

È opportuno evidenziare che, in base al nuovo comma 3 del medesimo articolo 18, sono fatti comunque salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i contenuti, le pattuizioni degli atti concessori in essere, nonché i canoni stabiliti dalle Autorità di sistema portuale, relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore della l. n. 118 del 2022.

In base al comma 7, le concessioni possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali da localizzarsi preferibilmente in aree sottoposte ad interventi di risanamento ambientale ovvero in aree abbandonate e in disuso. La nuova formulazione del comma 9 al fine di evitare concentrazioni e posizioni dominanti, prevede che il concessionario di un'area demaniale in ambito portuale possa svolgere l'attività autorizzata solo nell'area oggetto della concessione stessa e possa ottenere solo una concessione nel medesimo porto, salvo che si tratti di plurime concessioni inerenti ad attività merceologicamente differenti. È prevista peraltro una deroga al divieto di cumulo nei porti di dimensioni maggiori, classificati, ai sensi dell'art. 4 della l. n. 84 del 1994, di rilevanza economica internazionale e nazionale.

Il regolamento attuativo di cui all'art. 5, c. 2, della l. 5 agosto 2022, n. 118 è stato emanato con decreto del Mit, di concerto con il Mef, del 28 dicembre 2022, n. 202, entrato in vigore il 15 gennaio 2023; con l'emanazione di tale decreto si è colmata una lacuna normativa in un settore fortemente strategico, che richiede regole certe e condivise, fin dalla legislazione del 1994 e ora anche obiettivo di PNRR.

1.2 Interventi connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza

Di rilevante impatto futuro si presentano le disposizioni di semplificazione, le norme ed i provvedimenti attuativi della programmazione straordinaria confluita nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e nel Programma a carico dei fondi complementari.

Il PNRR attribuisce particolare rilievo al settore dei porti, accentuandone la connotazione di *asset* strategico della politica della mobilità e dedicando ad esso un intero ambito (componente 2 - intermodalità e logistica integrata) della Misura 3 (infrastrutture per una mobilità sostenibile) - e prevedendo apporti finanziari significativi, pari a complessivi 270 milioni di euro a carico dei fondi europei, per la sostenibilità ambientale dei porti stessi (c.d. programma *Green Ports*).

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

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

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

In tale contesto sono stati assegnati all'AdSP del Mare Adriatico meridionale 209 milioni, a valere sulle risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e la resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti

climatici, nonché per opere di elettrificazione delle banchine in tutti i porti e per opere connesse all'ultimo, penultimo miglio ferroviario/stradale.

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

Quattro finanziamenti sono destinati alla componente M3C2 "intermodalità e logistica integrata" una alla componente M5C3 "interventi speciali per la coesione territoriale" per il PNRR e una alla componente M2C1 "sviluppo e logistica del settore agroalimentare, pesca e acquacoltura".

Tabella 1 - Finanziamenti PNRR-PNC

AdSP MAM	Somme previste PNRR-PNC			% PNRR su finanziamento complessivo
	missione e componenti			
	M2C1	M3C2	M5C3	
	6,6	93	121 Mln	**18,6**

Fonte: rielaborazione CdC su dati AdSP

Gli interventi finanziati, sulla base del quarto monitoraggio effettuato dalla sezione al 31 dicembre 2023, sono i seguenti:

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

(milioni di euro)

Interventi	Importo complessivo intervento	Trasferimento	Somme pagate	Importo finanziato dal PNRR	Importo finanziato dal PNC	Importo finanziato da altre fonti (fondi di bilancio dell'AdSP)
Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est (1° lotto)	43	27,1	0,4		38	5
Lavori di recupero e rifunzionalizzazione bacino alti fondali	121	55,5	0,7	41	80	
Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est (2° lotto)	65	20,8	0,3		30	35
Banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di capo Bianco e realizzazione dei dragaggi a esso funzionali sino alla quota – 12 MSLM	19	13,1	0,1		19	
Porto di Termoli Elettrificazione delle banchine molo traghetti, pesca e ff.aa.	6	0			6	
Adeguamento infrastrutturale nei porti di Bari e Brindisi per il miglioramento della capacità logistica agroalimentare	8,3	0	0		6,6	1,7

Fonte: rielaborazione CdC su dati AdSP

L'AdSP del Mar Adriatico meridionale è soggetto attuatore di 6 progetti per complessivi 262,3 milioni di euro. Tutti i progetti sono finanziati dal PNC mentre 1 anche dal PNRR. I 5 progetti finanziati solo dal PNC, per un importo totale di 99,6 milioni, cui si aggiungono 41,7 milioni afferenti ad altre fonti, riguardano lo sviluppo dell'accessibilità marittima nei porti della circoscrizione portuale, l'elettrificazione delle banchine nel porto di Termoli e il miglioramento della capacità logistica agroalimentare nei porti di Bari e Brindisi.

Le somme trasferite a valere solo sul PNC ammontano a 61 milioni e le somme pagate ammontano a 0,8 milioni.

Il progetto finanziato sia dal PNRR che dal PNC rientra negli interventi speciali per la coesione territoriale ed è finalizzato al recupero e rifunzionalizzazione del Bacino Alti Fondali (BAF) nel porto di Manfredonia. L'ammontare complessivo del progetto è di 121 milioni di euro, di cui 41 milioni finanziati dal PNRR e i restanti 80 milioni dal PNC. I trasferimenti ricevuti sono

a valere sul PNC e ammontano a 55,5 milioni di euro, mentre le somme pagate ammontano a 0,7 milioni di euro.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

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

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

Per gli organi di amministrazione e controllo sono stati impegnati euro 372.936 (nel 2020 l'impegno ammontava ad euro 392.853), in conseguenza della diminuzione dei compensi e missioni afferenti al Comitato portuale. Si riportano di seguito le spese complessivamente impegnate per ciascun organo nel biennio in esame e nel precedente esercizio.

Tabella 3 - Uscite per gli Organi

	2020	2021	Δ%
Indennità di carica e missioni al Presidente	332.638	310.551	-6,64
Compenso e missioni ai membri del Comitato portuale	2.394	91	-96,20
Compenso e missioni ai revisori	57.821	62.294	7,74
Totale	**392.853**	**372.936**	-5,07

Fonte: rendiconto finanziario 2021

Il Presidente

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

La nomina del Presidente dell'AdSP è avvenuta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 128 del 5 aprile 2017 con durata di un quadriennio decorrente dalla data della notifica, avvenuta il 10 aprile 2017. L'incarico è stato confermato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 16 giugno 2021, n. 254, per un ulteriore quadriennio, decorrente dalla data di notifica (16 giugno 2021).

Il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n° 0000456 del 16 dicembre 2016 stabilisce il limite massimo dell'emolumento dei presidenti delle Autorità del sistema portuale in euro 230.000 annui (di cui euro 60.000 quale parte variabile al raggiungimento degli obiettivi fissati mediante specifica Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti). Dette somme, ai sensi dell'articolo 2 del Decreto 0000456 menzionato sono da intendersi "*al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali e degli oneri fiscali a carico dei soggetti percipienti*".

Con particolare riferimento all'AdSP MAM si osserva che il Presidente, la cui indennità di carica risulta fissata nella misura complessiva massima di euro 230.000, emette fattura come se si trattasse della liquidazione di prestazione professionale. Lo svolgimento della funzione di cui trattasi non può configurarsi quale prestazione di natura libero-professionale, trattandosi di esercizio di una pubblica funzione, peraltro sottoposta al controllo parlamentare, di cui alla legge n. 14/1978.

La legge 28 gennaio 1994, n. 84, come novellata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 69, qualifica l'AdSP ente pubblico non economico e, all'art. 6, comma 5, dichiara applicabili i principi di cui al Titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Peraltro, l'art. 8 della legge predetta, stabilisce che al Presidente si applicano le disposizioni dettate in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'art. 53 del d.lgs. 165/2001 e del d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39, nonché la disciplina dei limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto legge n. 201/2011, e relative disposizioni regolatorie di indirizzo.

Nel rendiconto gestionale di competenza emerge peraltro un impegno complessivo per la funzione di Presidente di euro 310.551 (euro 332.638 nel 2020), così ripartiti: euro 230.000 per indennità fissa e variabile, euro 2.851 per missioni ed euro 77.700 per contributi ed Iva (euro 50.600 per Iva sui compensi di competenza dell'esercizio 2021 ed euro 27.100 per Iva sui compensi di competenza dell'esercizio 2020 non impegnata nell'anno stesso).

Inoltre, dal rendiconto finanziario si rileva che le somme liquidate a favore del Presidente nel 2021 sono state complessivamente euro 390.000 più IVA, dato sensibilmente più elevato dell'impegno assunto per l'anno di competenza.

Dal bilancio 2021 emergono inoltre irregolarità, nell'esposizione di partite finanziarie che avrebbero dovuto essere correttamente imputate ad esercizi precedenti, nonché il mancato rispetto dei principi di cassa e competenza.

A seguito di istruttoria l'Ente riferisce che "… si è verificato negli anni 2019-2021 un disallineamento nella gestione degli impegni per Iva sulle fatture del compenso del Presidente (…)".

In relazione a ciò si rileva in ogni caso uno sbilanciamento dei costi a carico dell'Ente oltre il limite retributivo di legge (art. 23 *ter* d.l. 201/2011), di cui appare ipotizzabile il recupero, sia in quanto l'imposta sul valore aggiunto liquidata resta definitivamente a carico dell'Ente, sia perché l'indennità di carica concorre con altri emolumenti, di cui va accertata la percezione, al tetto dei compensi di cui al citato art. 23-ter. Il Collegio dei revisori dei conti ed i ministeri vigilanti, nell'ambito delle rispettive funzioni, vorranno effettuare i relativi accertamenti sulla vicenda, e sulle conseguenti partite contabili.

Il Comitato di gestione

Il Comitato di gestione è composto dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, e da altri soggetti designati in rappresentanza della Regione e di ciascuno dei Comuni indicati sulla base del vincolo di territorialità e dalla autorità marittima. Sulla base delle designazioni ricevute il Presidente provvede alla relativa nomina. Il Comitato è l'organo deputato ad approvare tutti i principali atti di programmazione e gestione indicati nell'articolo 9, comma 5, della l. n. 84 del 1994, tra i quali il piano operativo triennale (Pot), che delinea le strategie di sviluppo delle attività portuali, il piano regolatore portuale (Prp), che determina la destinazione d'uso delle aree, i bilanci, le note di variazione e i consuntivi.

I componenti del Comitato, che attualmente non è in composizione integrale, sono stati nominati con determina presidenziale n. 258 del 13 luglio 2021 per il quadriennio 2021-2025; ad integrazione del primo decreto, il Presidente ha nominato gli altri componenti con determina n. 264 del 15 luglio 2021 (il precedente Comitato era stato nominato con vari decreti del Presidente - del 19 luglio 2017, del 13 ottobre 2017, del 19 dicembre 2017- sia pure in composizione non plenaria). Per lo svolgimento delle proprie attività, il Comitato ha adottato uno specifico regolamento con deliberazione del 28 luglio 2017.

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

Le risorse impegnate in bilancio a tale titolo e quali rimborsi spese ammontano per l'esercizio in esame ad euro 90 (euro 2.393 nel 2020).

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

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

L'attuale Collegio dei revisori dell'AdSP è stato nominato dal Mims per il quadriennio 2021-2025, con decreto ministeriale del 28 ottobre 2021 n.416, con decorrenza 15 novembre 2021.

Il Collegio, nel precedente mandato, era stato nominato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il quadriennio 2017-2021, con decreto ministeriale del 20 giugno 2017 n.310, con decorrenza 10 luglio 2017.

Per tale organo sono stati impegnati, nell'anno oggetto di referto, euro 62.294 (euro 57.821 nel 2020) di cui euro 54.366 per compenso ai componenti (54.309 nel 2020), euro 4.928 per missioni (euro 568 nel 2020) ed euro 3.000 per contributi su indennità e gettoni.

3. PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

Il Segretariato generale

Per lo svolgimento delle funzioni amministrative, l'AdSP si avvale del Segretariato generale, che si compone del Segretario generale e dalla Segreteria tecnico – operativa, ai sensi dell'articolo 10 della l. n. 84 del 1994. Al vertice amministrativo è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione su proposta del Presidente tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore e assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta. Il medesimo non è inserito nella pianta organica. Il Segretario generale è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, nonché ai limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto-legge n. 201 del 6 dicembre 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 22 dicembre 2011.

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

La determinazione del trattamento economico scaturisce dall'applicazione del contratto collettivo nazionale dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi. Gli emolumenti erogati nel 2021 ammontano ad euro 179.490 (euro 185.664 nel 2020), euro 145.000 quale compenso fisso ed euro 36.490 quale compenso variabile.

Organismo di partenariato della risorsa mare

L'articolo 11 *bis* della legge n. 84 del 1994, introdotto dalla riforma del 2016, ha previsto che presso ciascuna Autorità di sistema portuale sia istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare, composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità stessa, che lo presiede, dal Comandante del porto ovvero dei porti già sedi di preesistenti Autorità portuale, nonché da rappresentanti di ciascuna delle categorie commerciali ed economiche che svolgono attività nel porto.

I componenti dell'Organismo (che per l'Ente oggetto di esame sono tredici) svolgono il loro compito a titolo gratuito. Eventuali rimborsi spese per la partecipazione alle attività sono a carico delle amministrazioni, enti e associazioni che designano i rispettivi rappresentanti.
L'Organismo ha funzioni di confronto, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine all'adozione degli atti di pianificazione strategica dell'Ente nonché alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito dell'Autorità di sistema, suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del sistema stesso e al progetto di bilancio preventivo e di rendiconto generale.
Qualora l'Autorità intenda discostarsi dai pareri resi dall'Organismo, è tenuta a darne adeguata motivazione.
Con determina presidenziale n. 43 del 15 giugno 2017 è stato costituito il già menzionato organismo.

Sportello unico amministrativo

Ulteriore novità introdotta dal riordino del 2016 è stata la costituzione, presso la Autorità di sistema portuale, dello Sportello unico amministrativo (SUA) che opera, per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli e la sicurezza, con funzioni di *front office* rispetto ai soggetti deputati ad operare nel porto.
Il Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'Autorità e sentito l'Organismo di partenariato della risorsa mare di cui all'articolo 11-bis, approva il regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello unico amministrativo, secondo le linee guida approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
Lo Sportello unico è stato costituito in data 15 giugno 2017. Con delibera del Comitato di gestione n. 14 del 15 settembre 2021 nel recepire le "*Linee Guida dello Sportello Unico Amministrativo*" redatte dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, l'Ente ha approvato il "Modello Architetturale" ed il "Regolamento che disciplina l'organizzazione e il funzionamento del SUA" per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti di propria competenza. A far data dal 16 settembre 2021, pertanto, l'AdSP ha ufficialmente pubblicato lo Sportello unico amministrativo sulla propria piattaforma digitale all'interno del quale sono stati resi disponibili i primi procedimenti.

3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio

La norma contenuta nell'articolo 22 della legge n. 84 del 1994, come novellata nel 2016, ha previsto che il personale in servizio presso le soppresse autorità portuali venga trasferito alle dipendenze dell'Autorità di sistema portuale, in continuità di rapporto di lavoro e conservando il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data del trasferimento, nonché, *ad personam*, il trattamento retributivo, mantenendo l'eventuale importo differenziale fino a riassorbimento.

La norma ha altresì previsto che il personale, che successivamente alla determinazione dell'organico da parte di ciascuna Autorità di sistema portuale risulti in esubero, sia mantenuto alle dipendenze dell'Autorità stessa in posizione di soprannumero e sia assoggettato a mobilità, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentita la Commissione consultiva centrale, secondo le procedure di cui agli articoli 30, 33 e 34 del d.lgs. n. 165 del 2001, al fine di colmare le eventuali vacanze in organico che si possono determinare in altre Autorità di sistema portuale.

Nel 2018 l'organico del personale dell'Ente è stato definito in 85 unità con esclusione del Segretario generale, come da apposita delibera del Comitato di gestione[2].

Tabella 4 - Organico e consistenza del personale

	Pianta organica Det. n. 2 del 1° febbraio 2018	Personale in servizio al 31/12/2020	Personale in servizio al 31/12/2021
Dirigenti	8	6+1 (t.d.)	7
Quadri	25	20	20
Impiegati	52	44	50
TOTALE	**85**	**71**	**77**

Fonte: Elaborazione C.d.c. dai dati di bilancio

Nell'anno oggetto di referto sono state assunte sei unità a tempo indeterminato di cui una part-time e due unità a tempo pieno e determinato (di secondo livello). Inoltre, nel corso del 2021 sono state collocate a riposo un'unità di primo livello e una unità di terzo livello. Diverse assunzioni sono state effettuate attraverso lo scorrimento di graduatorie di concorsi

[2] Delibera n. 2 del 1° febbraio 2018, autorizzata dal Mit il 20 marzo 2018 (prot.7726) e dal Mef il 6 aprile 2018 (prot. 9314).

precedentemente banditi. Nel corso del 2021 l'Ente ha avviato due procedure concorsuali per i posti rimasti vacanti in pianta organica (un quadro A) e sei unità anche in attuazione ai programmi del PNRR.

L'Ente si è avvalso inoltre di 8 unità di personale somministrato (10 unità nel 2020), con un impegno di spesa di euro 195.721 (euro 335.342 nel precedente esercizio).

Con delibera n. 61 del 10 ottobre 2020, il Presidente ha emanato l'"*Aggiornamento e la programmazione per il reclutamento del personale dell'AdSP del Mare Adriatico meridionale*".

A seguito della delibera del Consiglio dei ministri del 31 gennaio 2020, con cui è stato dichiarato lo stato di emergenza sul territorio nazionale in conseguenza del rischio sanitario connesso alla diffusione della pandemia da COVID-19, e dei successivi d.p.c.m. del 1 marzo 2020 e dell'8 marzo 2020 recanti le disposizioni relative alle misure di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica, l'ADSP in data 09 marzo 2020 ha approvato un regolamento straordinario di attuazione dello *smart-working*.

Con determina del Presidente n. 389 del 4 ottobre 2019 è stato approvato il Piano dei fabbisogni del personale per il triennio 2019 – 2021. I successivi sono confluiti nel PIAO (piano integrato di attività e organizzazione) come meglio specificato nel capitolo sulle attività.

Inoltre, con determina del Presidente n.311 del 10 agosto 2022 l'Ente ha proceduto ad un aggiornamento complessivo del funzionigramma che tiene conto dell'inquadramento e della relativa assegnazione ai singoli dipartimenti delle nuove assunzioni.

3.3 Spesa del personale

Nella tabella che segue sono indicate le somme impegnate per il personale, incluso il Segretario generale. Ai fini dell'individuazione del costo complessivo, a tale spesa è stata aggiunta la quota accantonata per il T.F.R., risultante dal conto economico.

Tabella 5 - Costo per il personale

Tipologia dell'emolumento	2020	2021	Δ%
Emolumenti fissi al Segretario generale	145.000	145.000	0,00
Emolumenti fissi al personale dipendente	3.898.406	4.178.555	7,19
Emolumenti variabili al Segretario Generale	37.092	36.490	-1,62
Emolumenti variabili al personale dipendente	1.246.632	1.385.544	11,14
Compensi per il servizio economato	2.000	2.000	0,00
Indennità e rimborso spese di missione	18.669	5.900	-68,40
Altri oneri per il personale	16.074	23.156	44,06
Spese per l'organizzazione di corsi	4.009	20.457	410,28
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	1.355.949	1.477.587	8,97
Oneri rinnovo contrattazione decentrata	0	0	0,00
Oneri rinnovo contratto nazionale	0	0	0,00
Indennità di anzianità	1.458	7.092	386,42
Emolumenti personale non dipendente	76.077	76.985	1,19
TOTALE spesa impegnata	**6.801.366**	**7.358.766**	**8,20**
Accantonamento T.F.R.	401.897	515.178	28,19
Costo del personale	**7.203.263**	**7.873.944**	9,31

Fonte: Elaborazione C.d.c. dai dati di bilancio

L'aumento di spesa registrato nel 2021 (+8,20 per cento) è imputabile soprattutto ai maggior oneri fissi e variabili del personale dipendente in seguito alle assunzioni intervenute.

3.4 Incarichi di studio, consulenza e altre prestazioni professionali

Nel 2021, come già nel 2020, non si registra alcun impegno alla voce "spese per consulenze, studi ed altre analoghe prestazioni professionali". Tuttavia, nell'ambito delle "uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi" risultano impegni per "spese legali, giudiziarie e varie" per un totale di euro 96.294 nel 2021 (euro 148.317 è stato registrato nel precedente esercizio). L'Ente, poi, ha altre forme di collaborazione, che gravano su altre poste di bilancio, come risulta dall'elenco pubblicato sul sito istituzionale ai sensi del d.lgs. del 14 marzo 2013, n. 33. Trattasi, in particolare, di collaborazioni a progetto i cui oneri sono a valere sui progetti comunitari di riferimento (cfr. paragrafo 5).

3.5 Prevenzione della corruzione, valutazione della *performance* e trasparenza

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

Con decreto del Comitato di gestione n. 5 del 28 luglio 2017 è stato nominato il Responsabile unico della prevenzione della corruzione e della trasparenza. Il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT) 2021--2023 è stato approvato con determina presidenziale n. 113 del 30 marzo 2021.

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

Con decreto presidenziale n. 3 dell'11 gennaio 2018 è stato costituito l'organo monocratico Oiv, per un triennio con scadenza 31 dicembre 2020.

Con determina del Presidente n. 293 del 28 luglio 2020 è stato dato avvio alla procedura ad evidenza pubblica finalizzata alla nomina dell'organismo monocratico indipendente di valutazione e, con determina del Presidente n. 369 del 13 ottobre 2020, è stata nominata la commissione di valutazione delle candidature pervenute.

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

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

Con la determina del Presidente n. 105 del 24 marzo 2021 è stato altresì approvato il piano della *performance* 2021-2023. Il precedente (2018-2020) era stato approvato con determina presidenziale n. 160 del 10 maggio 2018. Il nuovo piano viene delineato attraverso un processo sperimentale che parte dal piano generale strategico con l'individuazione di tre assi strategici: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica/sostenibilità e legalità.

Con decreto presidenziale del 22 giugno 2018, a supporto dell'attività dell'Oiv era stata costituita la Struttura tecnica permanente di misurazione della *performance* (STPM).

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

4.1 Documento di Pianificazione strategica di sistema e Piani regolatori portuali.

In ordine agli strumenti di programmazione di cui l'Autorità di sistema portuale avrebbe dovuto dotarsi in base alla normativa vigente nel periodo cui si riferisce il controllo all'esame ed alle sue successive semplificazioni, così come introdotte più recentemente dal d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, si riferisce quanto segue:

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

Nelle more della emanazione dei nuovi Piani regolatori dei singoli porti del sistema, l'Autorità si è avvalsa dei Piani previgenti, con alcuni interventi in variante. Con nota del 11 settembre 2020, l'Autorità ha provveduto a trasmettere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, per l'esame e il parere ex art. 5, comma 5, della legge n. 84 del 1994, come da ultimo sostituito dal d.l. n. 76 del 2020, la documentazione relativa alla proposta "*Porto di Brindisi: Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest mediante la realizzazione di un pontile con briccole - Adeguamento Tecnico Funzionale*" al vigente Piano regolatore portuale. In data 25.11.2020, la seconda Sezione del C.S.LL.PP. ha reso il parere n. 80 del 2020, con il quale ha valutato positivamente, con prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni, la proposta formulata dalla AdSP. Con delibera n.15 del 10 ottobre 2022 è stato adottato il predetto Piano e si è avviato il

percorso amministrativo per l'acquisizione dei pareri a termini del comma 2 *bis* dell'art.5 della legge n.84 del 1994 e ss.mm e l'avvio della procedura di Valutazione ambientale strategica.
Per il porto di Manfredonia con determina n.121 del 7 aprile 2021 l'Ente ha dato avvio al processo di formazione del Piano regolatore.

4.2 Piano operativo triennale (POT)

L'art. 9, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prescrive l'elaborazione di un Piano operativo triennale da aggiornare annualmente, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantirne la realizzazione.
Il Comitato di gestione ha approvato e confermato, senza alcuna revisione, con deliberazione n. 15 del 15.09.2021, il Piano operativo triennale 2020-2022.
Il documento coordina e armonizza le scelte strategiche che attengono agli investimenti infrastrutturali, alla pianificazione urbanistica in ambito portuale.

4.3 Programma triennale delle opere (PTO)

Ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e s.m.i., l'AdSP è tenuta a predisporre il Programma triennale dei lavori pubblici e l'elenco annuale dei lavori attraverso la compilazione di apposite schede-tipo di cui al decreto ministeriale 9 giugno 2005. I lavori contenuti nel Programma triennale dei lavori relativi alla prima annualità devono essere posti in stretta correlazione con gli interventi inseriti nel POT.
La realizzazione delle opere dell'AdSP si svolge sulla base di una programmazione triennale con gli aggiornamenti annuali e deve essere posta in stretta correlazione con la programmazione finanziaria dell'Ente e con gli interventi inseriti nel Piano operativo triennale. Gli interventi inseriti nel POT sono quelli di importo superiore a 100 mila euro di cui si prevede l'avvio nel periodo.
Dal programma triennale delle opere 2021-2023 risultano risorse totali per euro 500.706.024, così suddivise:

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

Fonte: Preventivo 2021

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

TIPOLOGIE RISORSE	Disponibilità Finanziaria Primo anno	Disponibilità Finanziaria Secondo anno	Disponibilità Finanziaria Terzo anno	Importo Totale
Entrate aventi destinazione vincolata per legge	69.850.000	187.653.289	92.493.000	349.946.289
Risorse acquisite mediante apporti di capitali privati	-	7.000.000	-	7.000.000
Stanziamenti di bilancio	16.000.000	16.271.711	2.000.000	34.271.711
Altra tipologia	27.661.024	68.380.000	86.798.000	44.398.000
Totale	**113.511.024**	**279.305.000**	**138.891.000**	**531.707.024**

Fonte: Preventivo 2022

4.4 Documento di pianificazione energetica e ambientale di sistema portuale (DPEASP).

L'AdSP del Mare Adriatico meridionale ha adottato il documento di pianificazione di cui all'art. 4 bis della legge n. 84 del 1994 e ss.mm. e ii.

Tale documento è stato approvato dal Comitato di gestione dell'Ente in data 27 settembre 2019 e da ultimo aggiornato nel marzo 2020. L'Autorità stessa ha avviato da tempo un percorso di efficientamento energetico e di riduzione delle emissioni in atmosfera. Questi compiti sono svolti dal Responsabile per la conservazione e l'uso razionale dell'energia (c.d. *Energy Manager*), di cui all'art. 19, comma 1. della l. gennaio 1991, n. 10.

Con determina n. 458 del 4 dicembre 2020, l'Ente ha provveduto, pertanto, alla individuazione di tale Responsabile nominando di un funzionario tecnico in organico al Dipartimento tecnico dell'Ente stesso, con lo scopo

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

Al fine di ottenere la certificazione di qualità ISO 14001, l'Ente si è dotato, inoltre, di un Responsabile del sistema di gestione ambientale, per gestire aspetti ambientali, adempiere gli La determina n. 458 del 2020 ha inoltre stabilito l'affidamento di un precipuo incarico, della durata di due anni, al Distretto tecnologico nazionale sull'energia s.c.ar.l, incarico finalizzato all'affiancamento e al supporto operativo e scientifico alle figure nominate, con l'obiettivo - da raggiungere nell'arco dei due anni della durata del servizio - di consentire all' Ente di ottenere la certificazione ISO 50001:2018 per il Sistema di gestione dell'energia (SGE).

Quale principale azione "di campo" conseguente l'adozione del DPEASP è da evidenziare la redazione del Progetto di fattibilità tecnico economica dei "Lavori di realizzazione dei sistemi di *cold ironing* nei porti di Bari e Brindisi". Si tratta di un progetto volto alla realizzazione di due sistemi di elettrificazione di banchine. Esso prevede, inoltre, la realizzazione di sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile (fotovoltaico), connessi agli impianti di *cold ironing,* progettati in modo da soddisfare anche parzialmente il fabbisogno energetico delle navi ormeggiate in banchina.

5. ATTIVITÀ

L'AdSP ha adottato con determina del Presidente n. 281 del 29 luglio 2022 il PIAO (piano integrato di attività e organizzazione) 2022-2024 di durata triennale, con aggiornamento annuale.

Confluiscono in tale piano, integrandone anche i contenuti, i seguenti strumenti di pianificazione:

- piano della *performance*;
- piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT);
- piano organizzativo del lavoro agile (POLA);
- piano triennale dei fabbisogni di personale (PTFP);
- piano della formazione.

Il piano nasce dalla volontà di deframmentizzare gli strumenti di pianificazione in uso.

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

A riguardo, va ribadito innanzitutto quanto già riportato nel precedente referto ed in particolare che l'attività dell'AdSP è supportata dal sistema informativo già utilizzato dalla *ex* A.p. del Levante denominato GAIA (Gestione automatizzata informazioni d'area) caratterizzato da una duplice finalità: da un lato eroga servizi diretti agli operatori ed utilizzatori dei porti, dall'altro consente l'interscambio di dati ed informazioni con i sistemi informatici nazionali della P.A. All'interno di tale sistema, il modulo *GATE* gestisce e monitora gli accessi alle aree portuali sia dei passeggeri e dei veicoli destinati all'imbarco sui traghetti, sia del personale che lavora nel porto.

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

Quasi tutti i progetti della AdSP, che nel totale assommano ad un impegno di spesa di euro 1.003.945, sono stati trasferiti dalla soppressa A.p. di Bari. Se ne citano alcuni:

- programma interreg V-A Grecia - Italia 2014-2020: progetto *THEMIS* per creare dei supporti nei porti per la ricezione del traffico crocieristico;
- programma interreg V-A Italia-Croazia 2014-2020: Progetto *Susport*;
- programma interreg V-A Italia-Croazia 2014-2020: Progetto *Promares*;

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

5.1 Attività promozionale

La AdSP del Mare Adriatico meridionale anche nel 2021 ha confermato l'adesione all'Associazione dei porti italiani (ASSOPORTI), a quella dei porti crocieristici del Mediterraneo (MEDCRUISE) e Clia International.

Le spese promozionali impegnate nel 2021 ammontano ad euro 49.601 mentre nel 2020 le stesse ammontavano ad euro 19.428.

A causa degli effetti della pandemia e del post covid 19, l'Ente ha azzerato quasi totalmente le azioni connesse con le fiere e mercati predisponendo in modalità virtuale quelli programmati.

Le uniche attività dedicate al settore promozionale con impegno di spesa sono state *"Italian Cruise Day"* organizzato da risposte e turismo e il progetto *port to port* organizzato da *italian television network srl*.

L'AdSP MAM annualmente redige un piano promo-pubblicitario finalizzato a promuovere l'immagine dell'Ente attraverso testate giornalistiche di settore.

Una forte spinta in questo settore dovrebbe essere data dall'attivazione delle Zone economiche speciali (ZES), previste dal d.l. 20 giugno 2017, n. 91.

Il decreto-legge n. 124 del 19 settembre 2023 istituisce, a partire dal 1° gennaio 2024, la Zona economica speciale per il Mezzogiorno – "ZES unica" che comprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna e che sostituisce le precedenti Zone economiche speciali frammentate in 8 diverse strutture amministrative.

Nonostante i limiti strutturali dovuti alla scarsa qualità delle interconnessioni tra il sistema portuale e le altre reti di trasporto, l'obiettivo è quello di dare rilievo ai vari settori della Regione Puglia, in fase di ripresa, quali quelli agroalimentare, farmaceutico e chimico e la conseguente creazione di nuovi posti di lavoro.

5.2 I servizi di interesse generale e l'attività negoziale

L'articolo 6, comma 4, lett. c), della legge n. 84 del 1994, nel testo vigente, intesta alle AdSP l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura, a titolo oneroso, agli utenti portuali, dei servizi di interesse generale non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1 della legge medesima. [3]

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

Posto quanto sopra, agli esiti dell'istruttoria è risultato che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale gestisce, tra l'altro, per tutti i porti rientranti nella propria circoscrizione di competenza rapporti negoziali con gestori esterni, aventi ad oggetto i servizi di pulizia e raccolta dei rifiuti relativa agli spazi comuni e in quello di ritiro dei rifiuti delle navi e residui del carico.

Nel 2021 è stata aggiudicata con determine n. 318, 319 e 320 del 18 agosto 2021 la gara di sistema per le pulizie e raccolta rifiuti degli ambiti portuali e degli uffici. Nelle more dell'aggiudicazione definitiva, per tutto il 2021, l'Ente ha assicurato il servizio con procedura negoziale. Le procedure allo stato attuale sono concluse e sono stati formalizzati gli affidamenti.

Per quanto riguarda il servizio per la raccolta e la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, l'Ente, a seguito di istruttoria, ha comunicato che lo schema del Piano di raccolta e gestione è stato adottato dall'AdSP con Determina presidenziale n. 458 del 22 dicembre 2022 ma ha dovuto subire alcune rimodulazioni per innovazioni normative e/o regolamentari successivamente introdotte. Tra queste, la Deliberazione dell'Arera del 3 agosto 2023 che ha disciplinato fra l'altro le modalità di perequazione del settore rifiuti, ponendo anche in capo alle AdSP l'onere di certificare i rifiuti accidentalmente pescati ovvero

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

volontariamente raccolti in mare, ai fini del rimborso degli oneri derivanti per il loro trattamento.

Alla data attuale deve essere acquisito il parere della Regione Puglia, per l'approvazione definitiva.

L'Ente ha dichiarato che i medesimi servizi, alla scadenza del 31 dicembre 2020, nei porti di Bari, Manfredonia e Barletta sono stati prorogati di 24 mesi ex art.199, d.l. 19.05.2020 (emergenza Covid).

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

Nel porto di Brindisi, il servizio predetto, nelle more del perfezionamento della nuova aggiudicazione con gara, è stato svolto dal gestore uscente, sulla base di proroga prevista dalla precedente convenzione: la stipula del contratto, avvenuta il 20 febbraio 2020 (REP.254/2020), prevedeva una durata del servizio (decorrente dal 2 febbraio 2020) di diciotto mesi prorogabili di ulteriori sei.

Il 15 luglio 2022 è stata bandita una gara con procedura aperta, da affidare in base al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Con determina n. 425 del 30 novembre 2022 è stata aggiudicata la nuova gara, il contratto è stato stipulato l'11 gennaio 2023. Il servizio è iniziato il 1° agosto 2023 e terminerà il 31 gennaio 2025.

Appare di tutta evidenza l'utilizzo diffuso dell'istituto della proroga contrattuale, che trattandosi di un rimedio di carattere eccezionale, è consentito per il tempo strettamente necessario per l'espletamento della nuova gara.

Nella tabella seguente si riportano i servizi di interesse generale:

Tabella 6 – servizi di interesse generale –

	OGGETTO	PROCEDURA	IMPORTO CONTRATTO	SCADENZA CONTRATTO
1	PORTI ADSP MAM - SERVIZI DI MARITIME SECURITY E SERVIZI FIDUCIARI NEI PORTI DELL'ADSP MAM	PROCEDURA APERTA SOPRA SOGLIA EUROPEA	TOTALE EURO 54.297.111 PER TUTTI PORTI DEL SISTEMA, COMPRENSIVO DELL'EVENTUALE PROROGA TECNICA	28.10.2027
2	PORTI ADSP MAM - SERVIZIO PER LA PULIZIA DI STRADE E PIAZZALI, RITIRO E TRASPORTO A SMALTIMENTO DEI RIFIUTI NEGLI AMBITI DEMANIALI DEI PORTI DI BARI, BRINDISI, MANFREDONIA, BARLETTA E MONOPOLI E SERVIZIO GIORNALIERO DI PULIZIA DEGLI IMMOBILI DEMANIALI, DEGLI UFFICI E ALTRI IMMOBILI DEMANIALI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA	PROCEDURA APERTA SOPRA SOGLIA EUROPEA	TOTALE EURO 10.572.531 (INC. SOMME A DISPOSIZIONE) LOTTO I - BARI € 2.599.699 LOTTO II - MANFREDONIA E BARLETTA EURO 1.324.543 LOTTO III – BRINDISI/MONOPOLI EURO 4.329.949	31.12.2026
3	PORTO DI BRINDISI - SERVIZIO DI ASSISTENZA E INFORMAZIONE AI PASSEGGERI, INSTRADAMENTO VEICOLI, FORNITURA E GESTIONE DI ATTREZZATURE ACCESSORIE NEL PORTO DI BRINDISI	PROCEDURA NEGOZIATA SEMPLIFICATA	EURO 340.049	28.02.2024
4	PORTO DI BRINDISI - SERVIZIO DI PRESIDIO FIDUCIARIO DEL TERMINAL "BRINDISI" – COSTA MORENA OVEST	PROCEDURA APERTA SOTTO SOGLIA EUROPEA	EURO 186.502	15.09.2024
5	PORTO DI BRINDISI - SERVIZIO TRASPORTO TERRESTRE BAGAGLI DEI PASSEGGERI DI NAVI DA CROCIERA ED ALTRE ATTIVITÀ ACCESSORIE PER LA STAGIONE CROCIERISTICA 2022*	PROCEDURA NEGOZIATA SEMPLIFICATA	EURO 150.461	14.11.2022
6	PORTO DI BARI - AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DELLA GESTIONE DELLE STAZIONI MARITTIME DEL PORTO DI BARI E DEI SERVIZI DI SUPPORTO AI PASSEGGERI	PROCEDURA APERTA SOPRA SOGLIA EUROPEA	EURO 8.893.000	27.04.2024
7	PORTO DI BARI - AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI ASSISTENZA ALLA VIABILITÀ	PROCEDURA APERTA SOPRA SOGLIA EUROPEA	EURO 7.230.353	15.04.2023

*Nel 2023 la prima procedura negoziata telematica è andata deserta. successivamente sono state invitate a presentare la propria offerta tutte le imprese portuali iscritte nel Registro *ex* art. 16 L.84/94 operanti nel porto di Brindisi. Il servizio è stato affidato il 10 aprile 2023 fino al 31 ottobre 2023.

Fonte: dati forniti dall'Ente.

L'affidamento del servizio di assistenza alla viabilità nel porto di Bari è stato aggiudicato con determina n. 292 del 23 agosto 2023 per un importo di euro 9.778.188 con scadenza il 31 marzo 2029.

Circa l'attività negoziale per l'approvvigionamento di beni e servizi strumentali, si riporta il prospetto relativo all'esercizio considerato

Tabella 7 - Attività negoziale 2021

Modalità di affidamento utilizzata	Numero contratti	DI **CUI**			Importo aggiudicazione, esclusi oneri di legge	Spesa sostenuta nell'esercizio in esame
		Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa		
Procedure aperta (art. 60)	8	0	0	8	5.993.542	2.616309
Procedure ristrette (art.61)	0	0	0	0		
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (ai1.63)	32	0	0	32	3.123.847	2.589.623
Affidamento diretto (art.36 c.2 lett.a)	389	11	51	327	5.021.334	4.242.067
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2 lett.a)	37	0	1	36	455.039	386.620
Affidamento in amministrazione diretta (art.36, c.2, letta l e i:)	2	0	0	2	192.965	192.965
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art.36, c.2, lett.b),, c), e d)	15	0	0	15	39.485	39.485
Procedura negoziata previa pubblicazione del bando (art:.36, c.9)	1	o	0	1	111.975	111.975
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art.3, c.1, lett. c)	9	6	1	2	1.153.878	304.668
Totale complessivo	**493**	**17**	**53**	**(*) 423**	**16.092.068**	**10.483.917**

Fonte: Dati forniti dall'Ente

L'Ente ha precisato, a seguito di istruttoria, che per gli acquisti in autonomia rispetto ai 423 affidamenti "Extra Consip e Mepa " totali riportati in tabella, relativi a lavori servizi e forniture, n. 289 si riferiscono ad acquisti il cui importo è inferiore ad euro 5.000,00 con conseguente esclusione dell'obbligo di avvalersi del Mepa/Consip (mercato elettronico). Di questi ultimi n. 227 si riferiscono ad acquisti di importo inferiore ad euro 1.000.

I restanti n. 139, superiori ad euro 5.000 sono relativi a fattispecie per le quali l'Ente dichiara che non è stato possibile avvalersi del mercato elettronico quali servizi di architettura e ingegneria, lavori di manutenzione, interventi urgenti, e fornitura idrica.

5.3 Manutenzione ordinaria e straordinaria e opere di grande infrastrutturazione

Nel periodo in esame l'AdSP ha sostenuto interventi di manutenzione straordinaria come indicati nella relazione annuale sull'attività.

A seguito di istruttoria l'Ente riferisce che per l'esercizio 2021 le somme impegnate per manutenzione ordinaria ammontano ad euro 159.689, mentre quelle impegnate per le manutenzioni straordinarie ammontano ad euro 6.350.852.

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

Tabella 8 - Opere di grande infrastrutturazione

Descrizione intervento	Fonte di finanziamento	Data aggiudicazione lavori	Data inizio lav.	Data fine Lavori (contratto)	Tipo di gara	Costo lavori aggiudicati	Perizie di variante o suppletive	Costo totale lavori	Stato avanzamento lavori	Collaudo
PORTO DI BARI. Movimentazione sedimenti all'interno del bacino portuale	PON I&R 2014 - 2020	11.11.2020	15.02.2021	18.12.2022	aperta	2.139.588,14	DP nr.173 del 19.05.2022 2.563.668,12	3.500.000	35%	
PORTO DI BARI. Lavori di realizzazione terminal passeggeri banchina 10	REGIONE PUGLIA rientro risorse Interreg IV-A Gr – I + fondi propri				aperta			11.500.000	Aggiudicazione lavori in corso	
PORTO DI BARI. Lavori di costruzione di tre ormeggi presso il molo S.Cataldo da asservire alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto.	Fondi Comando Generale Capitanerie di Porto. Convenzione 21 maggio 2019								Progettazione in corso seguito procedura di variante al PRP	
PORTO DI BARI. Realizzazione dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna molo S. Vito	Art.18 bis legge 84/94 per 1,85 M€	28.10.2021	23.02.2022	29.01.2023	aperta	2.356.126,39	DP nr.341 del 21.09.2022	3.200.000	50%	
PORTO DI BRINDISI. Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est	Fondo complementare al PNRR DM 330/2021							39.000.000	In corso verifiche di ottemperanza ex art.28 d.lgs. 152/2006 relativamente a procedura di Via di cui al DM 252/2021	
PORTO DI BRINDISI Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa morena est. 2° stralcio.	Fondo complementare al PNRR DM 330/2021							19.000.000	In corso verifiche di ottemperanza ex art.28 d.lgs. 152/2006 relativamente a procedura di Via di cui al DM 252/2021	
PORTO DI BRINDISI	POR Puglia 2014 -	14.03.2022			aperta			9.300.000	Appalto integrato. In	

Potenziamento degli ormeggi navi RO – RO Costa Morena Ovest: realizzazione di un pontile con briccole	2020								corso verifica progetto esecutivo	
PORTO DI BRINDISI Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro-ro di s. Apollinare (in 2 stralci).	POR Puglia 2014 - 2020							35.500.000	Da redigere PE in funzione avvio lavori cassa di colmata CME	
PORTO DI BRINDISI. Riqualificazione terminal costa morena – ristrutturazione ed ampliamento terminal passeggeri	Rientro fondi interreg Grecia Italia 2000 - 2006							16.500.000 (finanziati € 12.147.000)	Appalto avviato nel 2013, ripreso nel 2017: Risoluzione contratto per grave inadempienza. In corso Project review.	
PORTO DI BRINDISI. Lavori di manutenzione ed ammodernamento infrastrutture portuali della Stazione navale della Marina Militare	Delibera CIPE 10 luglio 2017							15.493.000	In corso progettazione definitiva	
PORTO DI BARLETTA. Lavori di manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti	POR Puglia 2014 - 2020							6.000.000	In corso di aggiudicazione lavori	
PORTO DI BARLETTA – Prolungamento di entrambi i moli foranei secondo le previsioni del P.R.P. vigente	Decreto MIT n. 150/2020 Decreto MIMS n. 332/2021							36.000.000,00 (finanziati 25.000.000)	In Corso CdS acquisizione pareri su progettazione definitiva	
PORTO DI MANFREDONIA. Ristrutturazione e rifunzonalizzazione molo alti fondali.	Fondo complementare al PNRR (DM 330/2021 per 80 M€ + PNRR ZES DM 492/2021 per 41 M€)							121.000.000	In corso gara per affidamento progettazione definitiva	

PORTI DI BARI E BRINDISI. Lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing nei porti di Bari e Brindisi	Programma di Azione e Coesione Infrastrutture & Reti 2014/2020 per € 22.148.000							25.661.000	In corso progettazione definitiva	
PORTO DI BARI. Interazioni porto città: Parco del castello – riconnessione Castello – porto.	Programma di Azione e Coesione Infrastrutture & Reti 2014/2020 per € 28.092.000							28.500.000	In corso progetto di fattibilità tecnico economica	
PORTO DI BRINDISI. Completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 mt s.l.m.m.	Fondo complementare al PNRR (DM 330/2021 per 30 M€)							65.000.000	VIA in corso	

Fonte: Dati forniti dall'Ente

5.4 Operazioni e servizi svolti nell'ambito portuale

L'attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo è tra quelle più significative che le Autorità portuali svolgono per rendere efficienti i servizi portuali e contribuisce con una quota importante alle entrate complessive delle Autorità stesse. In tale prospettiva è pertanto fondamentale, per qualificare l'efficienza delle singole realtà portuali, che si proceda attraverso selezione e gara pubblica all'attribuzione delle aree sulle quali l'Autorità portuale esercita la propria competenza.

Le operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere di merci e materiali) possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'Autorità portuale, ai sensi degli articoli 16 e 18 della l. n. 84 del 1994.

L'AdSP ha sospeso, per il 2021, gli effetti dell'ordinanza relativa agli adeguamenti dei diritti portuali rinviando l'applicazione all'anno 2022. Inoltre, l'AdSP ha garantito per il 2021 l'erogazione del contributo a favore delle imprese portuali di cui all'art. 17 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 operanti nei porti del sistema (euro 89.010).

Dopo l'avvenuta adozione, a dicembre 2019 del "Regolamento per il rilascio delle autorizzazioni *ex* art 16 legge 84 del 1994, per l'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali nei porti ricadenti nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale", non sono emerse per il 2021 necessità di definizione e/o di ulteriore regolazione al livello locale della materia. In ottemperanza di quanto previsto dal regolamento richiamato, in aderenza peraltro alle disposizioni di cui all'art. 199 della l. n. 77 del 2020, sono state rilasciate nei porti dell'AdSP n. 25 autorizzazioni in autoproduzione, n. 2 per operazioni portuali, n. 1 per servizi portuali.

Sempre in virtù delle disposizioni emergenziali dettate, per quanto riguarda il lavoro portuale, dalla legge n. 77 del 2020, art. 199, con decreto del Presidente n. 19 del 2020 del 23 dicembre 2020, le autorizzazioni, rilasciate ai sensi degli artt. 16, 18 e 17 della l. 84 del 1994 e ss.mm. e ii., in corso di validità o scadute tra la data del 31 gennaio 2020 e la data di entrata in vigore della legge n. 77 sopra citata, sono state prorogate rispettivamente di 12 (dodici) e 24 (ventiquattro mesi), quindi per tutto il 2021.

Per quanto concerne le società autorizzate a fornire lavoro temporaneo portuale *ex* art. 17 comma 2 della legge n. 84 del 1994, operanti nel sistema portuale del Mare Adriatico meridionale nel 2019 erano state autorizzate 4 imprese, una per ciascun porto eccetto quello di

Monopoli. Le stesse sono state prorogate (prima di 8 mesi e successivamente di ulteriori 7 mesi) fino a marzo 2024.

5.5 Gestione del demanio marittimo e portuale

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

Con ordinanza n. 3 del 14 marzo 2018 l'AdSP ha emanato il nuovo regolamento per la disciplina delle attività *ex* art. 68 cod. nav.[4] valido per tutti i porti del Sistema portuale di competenza. L'*iter* per l'adozione si è potuto concludere dopo l'acquisizione del parere dell'Organismo di partenariato della risorsa mare.

Con Ordinanze del Presidente n. 5 e n. 19 rispettivamente del 7 febbraio 2019 e 30 dicembre 2019, è stato modificato il "Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale", approvato con ordinanza n. 5 del 15 marzo 2018, strumento fondamentale che ha consentito di uniformare i procedimenti amministrativi relativi alla gestione delle demanio di tutti i porti ricadenti nella circoscrizione di competenza dell'AdSP.

Nello specifico, l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale ha emanato dapprima l'ordinanza del Presidente n. 4 del 18 marzo 2020, relativa al differimento della corresponsione dei canoni a novembre 2020 e, successivamente, l'ordinanza del Presidente n. 25 del 5 novembre 2020, relativa all'applicazione di riduzioni del canone proporzionali alle perdite di fatturato riscontrate dai concessionari. Nel 2021 in riferimento al d.l. n. 18 del 17 marzo 2020, la AdSP MAM non ha dato corso ad alcuna riduzione.

Con riferimento all'anno 2021, a seguito di istruttoria l'Ente riferisce che sono stati rilasciati 195 atti concessori (è stata rilasciata solamente una nuova concessione demaniale *ex* art. 18 della l. n.84 del 1994 nel porto di Brindisi), di cui 191 mediante licenze quadriennali e 4 mediante atti formali pluriennali. L'*iter* istruttorio prevede, a seguito della presentazione

[4] Art. 68 cod. nav.: coloro che esercitano un'attività nell'interno dei porti ed in genere nell'ambito del demanio marittimo sono soggetti, nell'esplicazione di tale attività, alla vigilanza del comandante del porto. Il capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali interessate, può sottoporre all'iscrizione in appositi registri, eventualmente a numero chiuso, e ad altre speciali limitazioni, coloro che esercitano le attività predette.

dell'istanza sul portale SUA mediante utilizzo dei prescritti modelli ministeriali, la pubblicazione sull'albo pretorio *online* della stessa per un periodo non inferiore ai 30 (trenta) giorni per le domande con durata pari o inferiore ai quattro anni; in caso di domande per concessioni di durata superiore ai quattro anni ma inferiore agli otto, la pubblicazione deve essere effettuata anche sulla GURI. In caso di istanze per concessioni superiori agli otto anni, la pubblicazione dovrà avere una durata minima di almeno 45 (quarantacinque) giorni e dovrà essere effettuata anche sulla GUUE.

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

Tabella 9 - Canoni, accertamenti, riscossioni e incidenza sulle entrate correnti

Esercizio	Canoni accertati	Entrate correnti accertate	Incidenza % canoni accertati/entrate correnti	Canoni riscossi	Incidenza % canoni riscossi /canoni accertati
2018	6.526.650	22.786.038	28,64	6.169.893	94,53
2019	7.044.409	23.920.160	29,45	6.251.862	88,75
2020	7.280.569	19.701.325	36,95	6.533.421	89,74
2021	7.491.018	23.133.476	32,39	7.125.769	95,12

Fonte: Elaborazione C.d.c. dai dati di bilancio

I canoni concessori accertati nel 2021 sono pari ad euro 7.491.018 (euro 7.280.569 nel 2020) e la percentuale di incidenza di questi sulle entrate correnti è pari al 32,39 per cento, in diminuzione rispetto al precedente esercizio; i canoni riscossi assommano ad euro 7.125.769 e la percentuale di incidenza dei canoni riscossi su quelli accertati è del 95,12 per cento, valore che si avvicina nuovamente a quanto rilevato nell'esercizio 2018, prima dell'emergenza epidemiologica da covid -19.

5.6 Traffico portuale

Segue la tabella relativa ai dati del traffico portuale nel 2021 posti a raffronto con i dati del 2020.

Tabella 10- Traffico merci e passeggeri

Descrizione	2020					
	Bari	Brindisi	Manfredonia	Barletta	Monopoli	AdSP MAM
Merci solide movimentate (in tonn.)	2.118.676	2.388.842	450.639	431.981	183.995	5.574.133
Merci liquide movimentate (in tonn.)	0	2.144.660	111.555	267.787	218.112	2.742.114
Merci varie in colli	3.542.822	2.202.490	55.913	19.042	9.228	5.829.495
Totale merci movimentate (in tonn.)	**5.661.498**	**6.735.992**	**618.107**	**718.810**	**411.335**	**14.145.742**
Contenitori movimentati (T.E.U.)	71.233	0	15	0	0	71.248
Contenitori movimentati	160.004	117.627	0	0	0	277.631
Passeggeri imbarcati e sbarcati (numero)	409.137	224.137	0	0	0	633.274

Relazione annuale AdSP MAM 2020

Descrizione	2021					
	Bari	Brindisi	Manfredonia	Barletta	Monopoli	AdSP MAM
Merci solide movimentate (in tonn.)	1.877.708	2.200.662	470.033	393.243	183.347	5.124.993
Merci liquide movimentate (in tonn.)	0	2.021.960	127.520	331.046	322.774	2.803.300
Merci varie in colli	5.426.720	3.404.110	41.095	4.368	15.036	8.891.329
Totale merci movimentate (in tonn.)	**7.304.428**	**7.626.732**	**638.648**	**728.657**	**521.157**	**16.819.622**
Contenitori movimentati (T.E.U.)	70.254	0	2	0	0	70.256
Contenitori movimentati	176.850	424.648	0	0	0	601.498
Passeggeri imbarcati e sbarcati (numero)	1.007.442	320.783	169	0	352	1.328.746

Fonte: Relazione annuale AdSP MAM 2021

Il totale delle merci movimentate è stato pari a tonnellate 16.819.622 nel 2021, registrando così un incremento del 18,9 per cento (nel precedente esercizio erano state 14.145.742 tonnellate). In particolare, circa il porto di Bari, le merci solide movimentate sono in decremento e sono pari a 1.877.708 tonnellate (erano 2.118.676 tonnellate nel 2020), mentre le merci varie in colli aumentano e sono pari a 5.426.720 tonnellate (3.542.822 tonnellate nel 2020). Stesso andamento nel porto di Brindisi, che assieme a quello di Bari registra la movimentazione di merci più

elevata: si rileva la diminuzione delle merci solide che sono pari a 2.200.662 tonnellate (2.388.842 tonnellate nel 2020) e l'aumento delle merci varie in colli, 3.404.110 tonnellate (2.202.490 tonnellate nel 2020).

L'emergenza sanitaria ha impattato negativamente sui traffici, soprattutto su quello crocieristico. Il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati è stato pari a 1.328.746, di cui 219.874 crocieristi, che, sebbene in crescita (633.274 nel 2020), risente ancora degli effetti della pandemia.

6. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE

I rendiconti sono stati redatti in conformità al regolamento di contabilità della soppressa autorità portuale; ciò sino all'approvazione del regolamento di contabilità dell'AdSP e, secondo quanto prescritto dall'art. 6, comma 9, della legge n. 84 del 1994, come modificata ed integrata dal d.lgs. n. 169 del 2016. Nel rendiconto per ciascun esercizio si affianca, al sistema di contabilità finanziaria, il sistema di contabilità economico - patrimoniale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 febbraio 2003, n. 97. L'Ente, inoltre, ha fatto riferimento alle disposizioni sull'armonizzazione contabile di cui al d.lgs. 31 maggio 2011, n. 91.

Al rendiconto è allegata la relazione del Collegio dei revisori dei conti, con il parere di competenza in merito all'approvazione del rendiconto generale dell'esercizio, espresso in data 22 aprile 2022 Sono stati, inoltre, allegati il prospetto riepilogativo delle spese per missioni e programmi di cui al d.p.c.m. del 12 dicembre 2012 ed il prospetto di cui all'art. 9 del d.p.c.m. 22 settembre 2014; nella relazione sulla gestione, parte integrante del consuntivo, è stato fornito (ai sensi dell'art. 41, comma 1, del d.l. n. 66 del 24 aprile 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89) l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti e delle transazioni commerciali che evidenzia un anticipo medio nei pagamenti di 15,61 giorni nel 2021 (13,86 giorni nel 2020).

Il prospetto del bilancio gestionale per ciascun esercizio è stato rielaborato corredando i conti utilizzati con le voci del piano dei conti integrato di cui al d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132.

L'Ente nel rispetto delle vigenti norme di contenimento della spesa pubblica ha versato al bilancio dello Stato la somma di euro 434.759 nel 2021 (euro 444.636 nel 2020).

Il rendiconto per l'esercizio 2021, approvato dal Comitato di gestione con delibera n.3 del 27aprile 2022, è stato approvato dal Mef con nota n.188687 del 6 luglio 2022 e dal Mit con nota n.23346 del 20 luglio 2022.

6.1 Dati significativi della gestione

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

Tabella 11 – Principali saldi contabili della gestione

DESCRIZIONE	2020	2021
a) Avanzo/disavanzo finanziario	-1.518.825	37.585.987
- saldo corrente	139.509	2.064.260
- saldo in c/capitale	-1.658.334	35.521.727
b) Avanzo d'amministrazione	63.397.475	102.987.770
c) Avanzo economico	-1.573.216	-325.126
d) Patrimonio netto	77.333.902	77.008.776

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati del bilancio

Nel 2021 il risultato finanziario (euro 37.585.987) è di segno positivo mentre nel 2020 tale risultato era di segno negativo (euro -1.518.825). Su quest'ultimo incide positivamente l'andamento della gestione in conto capitale e il finanziamento dello Stato (ammontante ad euro 41.479.575). L'avanzo di amministrazione risulta essere di euro 102.987.770 (euro 63.397.475 nel 2020) e il risultato economico, già nel 2020 in disavanzo (euro -1.573.216), nel 2021, pur rimanendo negativo, risulta in miglioramento assestandosi a -325.126 euro.
La consistenza del patrimonio netto è di euro 77.008.776 (euro 77.333.902 nel 2020).

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

Nella tabella che segue viene riportato in forma sintetica il risultato del rendiconto finanziario del 2021, posto a raffronto con quello del 2020.

Tabella 12 - Rendiconto finanziario – forma sintetica

	2020	2021
ENTRATE		
- Correnti	19.701.325	23.133.475
- In conto capitale	15.343.138	66.718.122
- Per partite di giro	3.883.380	4.425.323
Totale entrate	**38.927.843**	**94.276.920**
SPESE		
- Correnti	19.561.816	21.069.215
- In conto capitale	17.001.472	31.196.395
- Per partite di giro	3.883.380	4.425.323
Totale spese	**40.446.668**	**56.690.933**

Fonte: elaborazione C.d.C. dai dati di bilancio

Il totale delle entrate e quello delle spese risultano entrambi in aumento rispetto al precedente esercizio sia nella posta di parte corrente che di conto capitale; pertanto, come emerge dalla tabella relativa ai principali saldi contabili della gestione, si registra un saldo positivo di parte corrente di euro 2.064.260 e di parte in conto capitale di euro 35.521.727.

I dati riportati evidenziano, rispetto al precedente esercizio, un incremento consistente delle entrate, principalmente di quelle in conto capitale (euro 15.343.138 nel 2020 ed euro 66.718.122 nel 2021 pari al +335 per cento).

Le partite di giro si attestano ad euro 4.425.323 (euro 3.883.380 nel 2020).

La tabella che segue espone nel dettaglio le risultanze finanziarie.

Tabella 13 - Rendiconto finanziario – Parte entrate

Rendiconto finanziario	2020	2021	Δ %
ENTRATE CORRENTI			
Trasferimenti da parte dello Stato	0	1.097.037	100
Trasferimenti da parte della Regione Puglia	0	57.451	100
Entrate tributarie	9.337.151	9.528.553	2,05
Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi	2.637.050	3.977.827	50,84
Redditi e proventi patrimoniali	7.280.919	7.492.205	2,90
Poste correttive e compensative di uscite correnti	184.732	176.986	-4,19
Entrate non classificabili in altre voci	261.473	803.416	207,27
TOTALE	**19.701.325**	**23.133.475**	17,42
ENTRATE IN CONTO CAPITALE			
Alienazione di immobilizzazioni tecniche	15.350		-100,00
-Cessione di immobilizzazioni tecniche			0,00
Realizzo di valori mobiliari			0,00
Riscossione di crediti		53.185	100,00
-Riscossione di altri crediti			0,00
-Ritiro di depositi a cauzione presso terzi			0,00
Trasferimenti dello Stato			0,00
-Finanziamento dello Stato per esecuzione di opere di grande infr.	232.000	41.479.575	17.779,13
-Contributo dello Stato per esecuzione opere			0,00
-Contributo dello Stato per straord. manutenzione	14.932.303	17.956.996	20,26
-Trasferimenti dello Stato per la realizzazione di progetti comunitari	21.786	417.569	1.816,69
Trasferimenti della Regione			0,00
-Contributo della Regione Puglia		5.530.539	100,00
Trasferimenti da altri Enti	93.507	928.976	893,48
Assunzione di altri debiti finanziari	48.192	351.282	628,92
-Depositi di terzi a cauzione			0,00
TOTALE	**15.343.138**	**66.718.122**	334,84
PARTITE DI GIRO			
Entrate aventi natura di partite di giro	3.883.380	4.425.323	13,96
TOTALE	**3.883.380**	**4.425.323**	13,96
TOTALE ENTRATE	**38.927.843**	**94.276.920**	142,18

Fonte: elaborazione C.d.c. dai dati di bilancio

Tabella 14 - Rendiconto finanziario – Parte uscite

Rendiconto finanziario	2020	2021	Δ %
USCITE CORRENTI			
Uscite per gli organi dell'Ente	392.853	372.936	-5,07
Oneri per il personale in attività di servizio	6.801.366	7.358.766	8,20
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	987.551	876.771	-11,22
Uscite per prestazioni istituzionali	9.827.163	11.073.616	12,68
Trasferimenti passivi	633.600	591.495	-6,65
Oneri finanziari	34.311	33.651	-1,92
Oneri tributari	493.833	569.669	15,36
Poste correttive e compensative di entrate correnti	25.803	22.172	-14,07
Uscite non classificabili in altre voci	365.336	170.139	-53,43
Uscite per oneri comuni	0	0	0,00
Accantonamento al trattamento di fine rapporto	0	0	0,00
TOTALE	**19.561.816**	**21.069.215**	7,71
USCITE IN CONTO CAPITALE			
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari e investimenti	12.036.568	27.734.893	-100,00
-Lavori per escavazione fondali			0,00
-Lavori per elevare la sicurezza nei porti			0,00
-Acquisizione di immobili e opere portuali	8.023.735	22.168.259	176,28
-Lavori per straordinaria manutenzione	2.996.416	4.737.580	58,11
-Azioni per lo sviluppo strategico del porto	1.016.417	829.054	-18,43
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	2.962.157	2.262.282	-23,63
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari			0,00
-Sottoscrizioni ed acquisti di partecipazioni azionarie			0,00
-Partecipazione a progetti europei, naz.li e reg.li	1.752.385	1.003.945	-42,71
Concessione di crediti ed anticipazioni	0	0	0,00
Indennità di anzianità e similari dovute al personale cessato dal servizio	190.362	106.275	-44,17
Estinzioni debiti diversi	60.000	89.000	48,33
TOTALE	**17.001.472**	**31.196.395**	83,49
PARTITE DI GIRO			0,00
Uscite aventi natura di partita di giro	3.883.380	4.425.323	13,96
TOTALE	**3.883.380**	**4.425.323**	13,96
TOTALE USCITE	**40.446.668**	**56.690.933**	40,16
AVANZO / DISAVANZO FIN.	**-1.518.825**	**37.585.987**	2574,68

Fonte: elaborazione C.d.c. dai dati di bilancio.

Le entrate correnti accertate, 23.133.475 euro (euro 19.701.235 nel 2020) sono costituite, in prevalenza:

- dalle entrate tributarie euro 9.528.553 (9.337.151 nel 2020);
- dai redditi e proventi patrimoniali, euro 7.492.205 (euro 7.280.919 nel 2020);

- dalle entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi euro 3.977.827 (euro 2.637.050 nel 2020).

Le entrate per canoni demaniali costituiscono la componente maggiore delle entrate per redditi e proventi patrimoniali: esse, nel 2021, continuano ad aumentare, portandosi ad euro 7.491.018. Le entrate per la vendita di beni e servizi, che nel 2020 risentivano dell'azzeramento dell'attività crocieristica, nel 2021 registrano una crescita del 51 per cento.

Le entrate in conto capitale accertate, euro 66.718.122 (nel 2020 euro 15.343.138) sono costituite per la maggior parte dall'assegnazione delle somme riguardanti il fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza per euro 34.285.706 quale prima *tranche* di tale fondo; altri accertamenti hanno riguardato quota parte del Fondo perequativo di cui all'art. 1, comma 983, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, euro 17.929.876[5] (euro 14.932.303 per il 2020).

Sono stati inoltre accertati ma non ancora incassati il finanziamento di cui al decreto Mims 226 del 31 maggio 2021 – fondo art. 18-*bis,* per la realizzazione della darsena di ponente nel porto di Bari ammontante ad euro 5.250.869 e la realizzazione del dente di attracco alla banchina capitaneria nella darsena interna del molo S. Vito a Bari ammontante ad euro 1.850.000. Il finanziamento Por Puglia 2004-2020 per la realizzazione della manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto di Barletta per ripristino quote preesistenti assomma ad euro 5.323.192.

Con riferimento alle spese complessivamente impegnate, euro 56.690.933 (euro 40.446.668 nel 2020), tra le uscite correnti (euro 21.069.215) quelle per prestazioni istituzionali, euro 11.073.616 (euro 9.827.163 nel 2020), costituiscono la voce più rilevante in termini di incidenza sul totale; in detto ambito, le spese per la *security* assommano ad euro 5.463.421 (euro 3.553.534 nel 2020). Seguono le spese relative al personale, euro 7.358.766 in aumento rispetto al precedente esercizio a seguito dell'acquisizione di 8 unità (6 a tempo indeterminato e 2 a tempo determinato).

Le uscite in conto capitale assommano ad euro 31.196.395 (euro 17.001.472 nel 2020) si riferiscono principalmente a somme impegnate per acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari e investimenti, euro 27.734.893 (euro 12.036.568 nel 2020), tra le quali

[5] Comprensivo anche della somma di euro 701.384,70 incassata quale quota dell'anno 2019 del Fondo art. 18-*bis* legge 84/1994 (Decreto MIMS n. 226 del 31/05/2021).

figurano quelle relative all'acquisizione di immobili e opere portuali, euro 22.168.259 (euro 8.023.735 nel 2020).

In riferimento agli impegni di spesa in conto capitale le voci più significative della categoria sono riconducibili all'attività di verifica ed approvazione del progetto definitivo per la realizzazione del Terminal passeggeri sulla Banchina 10 del porto di Bari (euro 10.000.000); la manutenzione dei fondali nel porto di Barletta (euro 5.960.813); la manutenzione straordinaria e ammodernamenti (euro 4.737.580); l'acquisizione del Terminal e della aree di parcheggio site in contrada Costa Morena presso il porto di Brindisi (euro 4.028.221); l'approvazione del progetto esecutivo e l'avvio della procedura della gara per la realizzazione del dente di attracco alla banchina "Capitaneria" nella darsena interna del molo San Vito nel porto di Bari (euro 500.000); l'avvio del processo di formazione del piano regolatore portuale di Manfredonia e affidamento nello stesso porto del servizio per la realizzazione di un sistema informativo per la manutenzione di edifici e impianti (euro 422.562); avvio della procedura di gara per la realizzazione di un pontile presso il porto di Brindisi (euro 402.026).

6.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui

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

Tabella 15 - Situazione amministrativa

	2020	2021
Consistenza di cassa ad inizio esercizio	79.961.958	93.333.538
Riscossioni		
- in conto competenza	36.095.663	83.426.724
- in conto residui	9.194.445	2.881.205
Totale	45.290.108	86.307.929
Pagamenti		
- in conto competenza	21.876.370	26.567.455
- in conto residui	10.042.158	12.727.267
Totale	31.918.528	39.294.722
Consistenza di cassa a fine esercizio	93.333.538	140.346.745
Residui attivi		
- degli esercizi precedenti	23.274.403	19.872.246
- dell'esercizio	2.832.180	10.850.197
Totale	26.106.583	30.722.443
Residui passivi		
- degli esercizi precedenti	37.472.348	37.957.939
- dell'esercizio	18.570.298	30.123.479
Totale	56.042.646	68.081.418
Avanzo d'amministrazione	63.397.475	102.987.770

Avanzo di amministrazione vincolato

L'utilizzazione dell'avanzo di amministrazione per l'esercizio 2022 risulta così prevista:	
Parte vincolata	
al trattamento di fine rapporto	3.604.418
al fondo ripristino investimenti D.M. 330/2021- fondi complementari al PNRR	34.285.706
Totale Parte vincolata	**37.890.124**
Parte disponibile	
applicazione opere anno 2022 finanziamenti fondo complementare al PNRR	**24.467.592**
Parte di cui non si prevede l'utilizzazione	
Totale parte disponibile	**40.630.053**
Totale Risultato di amministrazione	**102.987.770**

Nel 2021 il risultato di amministrazione si incrementa portando l'avanzo di amministrazione ad euro 102.987.770 (euro 63.397.475 nel 2020) di cui euro 34.285.706 come vincolo per fondi complementari al PNRR (d.m. 330 del 2021); la quota di euro 24.467.592 è stata applicata alla realizzazione delle opere di cui al programma triennale- annualità 2022 approvato in occasione del bilancio di previsione 2021; 3.604.419 vincolati per il trattamento di fine rapporto del personale dipendente. La restante quota risulta disponibile per euro 40.630.053 e sarà oggetto di riprogrammazione nel corso del 2022.

La consistenza di cassa a fine esercizio è pari ad euro 140.346.745 (euro 93.333.538 nel 2020).
I residui attivi alla fine del 2021 ammontano ad euro 30.722.443, di cui euro 10.850.197 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 19.872.246 dalla gestione dei residui degli anni precedenti; l'Ente ha provveduto alla cancellazione di residui attivi per complessivi euro 3.353.132 (allegato 1 al verbale n. 4 del 2022).
I residui passivi alla fine del 2021 sono pari a euro 68.081.418, di cui euro 37.957.939 derivanti dalla gestione dei residui degli anni precedenti ed euro 30.123.479 derivanti dalla gestione di competenza. L'Ente ha provveduto all' eliminazione di residui passivi ritenuti non più dovuti per complessivi euro 5.357.439 (allegato 1 al verbale n.4 del 2022).

Tabella 16 - Situazione residui

ENTRATE	CORRENTI	IN C/CAPITALE	PARTITE DI GIRO	TOTALI
Residui attivi all'1.1.2021	**7.196.871**	**18.330.267**	**579.445**	**26.106.583**
riscossioni nell'anno	2.676.150	14283	190.772	**2.881.205**
variazioni	-372.245	-2.918.451	-62.436	**-3.353.132**
rimasti da riscuotere	4.148.477	15.397.533	326.236	**19.872.246**
residui dell'esercizio	3.411.279	7.173.192	265.725	**10.850.196**
Totale residui al 31.12.2021	**7.559.756**	**22.570.725**	**591.961**	**30.722.442**
SPESE	**CORRENTI**	**IN C/CAPITALE**	**PARTITE DI GIRO**	**TOTALI**
Residui passivi all'1.1.2021	**7.078.358**	**48.261.609**	**702.678**	**56.042.645**
pagamenti nell'anno	3.623.025	8.663.041	441.200	**12.727.266**
variazioni	-292.647	-5.000.951	-63.841	**-5.357.439**
rimasti da pagare	3.162.685	34.597.617	197.637	**37.957.939**
residui dell'esercizio	3.982.348	25.712.182	428.949	**30.123.479**
totale residui al 31.12.2021	**7.145.033**	**60.309.799**	**626.586**	**68.081.418**

Fonte: elaborazione C.d.C. dai dati di bilancio

Si rileva che i residui attivi e passivi del rendiconto finanziario e della situazione amministrativa differiscono dai crediti e debiti dello stato patrimoniale. L'Ente ha rappresentato tale differenza in prospetti di riconciliazione che fanno parte integrante della nota integrativa del bilancio.
Dal prospetto di raccordo debiti/residui passivi si evince una differenza di euro 45.699.576 tra i residui passivi e i debiti esplicitata per euro 45.244.463 nei conti d'ordine. L'Ente riferisce, a tale proposito, la presenza tra i residui passivi, di" impegni ***di massima" descritti come*** impegni assunti in occasione dell'adozione delle determine a contrarre in base alle quali non sono ancora sorte le obbligazioni giuridiche. I corrispondenti debiti da iscrivere in bilancio

sono elencati in appositi allegati denominati: - Conti d'ordine – impegni assunti per prestazioni da ricevere – (gestione residui);
- Conti d'ordine – Impegni di massima – (gestione competenza).
La rimanente somma pari ad euro 455.112,96 riguarda operazioni che non hanno avuto la contestuale registrazione sia in contabilità finanziaria (Co.Fi) che in contabilità generale (Co.ge).
Anche dal prospetto di raccordo crediti/residui attivi si evince una differenza di euro 12.621.515 per maggiori residui attivi rispetto ai crediti, esplicitata per euro 10.447.840 nei conti d'ordine. Anche qui l'Ente riferisce che ***gli "accertamenti di massima"*** riguardano operazioni che, per quanto attiene la parte conto capitale fanno riferimento a finanziamenti per i quali sono stati firmati gli accordi procedimentali salvo alla definizione delle somme spettanti in base alla rendicontazione delle spese. Per tali valori non è riportato nello stato patrimoniale il credito e gli stessi vengono riepilogati negli allegati conti d'ordine. La rimanente somma pari ad euro 2.173.674 riguarda operazioni che non hanno avuto la contestuale registrazione sia in Co.Fi che in Co.ge.
Questa Corte ritiene che la prassi contabile instaurata dall'Ente del cd. sistema degli impegni sia in contrasto con gli artt. 31, 36, comma 6, e 45, comma 2, del d.p.r. n. 97 del 2003, in base ai quali gli impegni di spesa non possono essere assunti contestualmente al relativo accertamento di un'entrata a destinazione vincolata, non essendo ancora determinata la somma da pagare, il soggetto creditore e la ragione del credito. Si sottolinea come la suddetta non corretta prassi contabile influenzi fortemente la chiarezza e la trasparenza dei dati contabili ed i saldi di gestione.

6.4 Il conto economico

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

Tabella 17 - Conto economico

	2020	2021	Δ%
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	20.078.031	23.097.779	15,04
Altri ric. e prov. con separata. indicazione dei contributi di comp.	53.156	1.207.758	2172,10
TOTALE A)	**20.131.187**	**24.305.537**	20,74
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			0,00
Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	18.337	17.495	-4,59
Per servizi	12.297.666	12.651.647	2,88
Per godimento beni di terzi	1.696	1.696	0,00
Per il personale	7.218.146	7.837.413	8,58
Ammortamenti e svalutazioni	875.792	1.667.050	90,35
Oneri diversi di gestione	0	0	0,00
TOTALE B)	**20.411.637**	**22.175.301**	8,64
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	**-280.450**	**2.130.236**	859,58
C)PROVENTI E ONERI FINANZIARI			0,00
Altri proventi finanziari	33.144	5.568	-83,20
Interessi ed altri oneri finanziari	5.439	33.651	518,70
TOTALE C)	**27.705**	**-28.083**	-201,36
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			0,00
TOTALE D)	**0**	**0**	0,00
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			0,00
Proventi	15.350	0	-100,00
Oneri straordinari	242.148	1.678.974	593,37
Sopravv. attive ed insussist. del passivo deriv. dalla gest.residui	15.169	80.765	432,43
Sopravv. passive ed insussist. dell'attivo deriv. dalla gest.residui	636.446	329.133	-48,29
TOTALE E)	**-848.075**	**-1.927.342**	-127,26
RIS. ECONOM. PRIMA DELLE IMPOSTE A-B+/-C+/-D+/-E	**-1.100.820**	**174.811**	115,88
F) Imposte dell'esercizio	472.396	499.937	5,83
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	**-1.573.216**	**-325.126**	79,33

Fonte: Bilancio AdSP

Nel 2021 il conto economico chiude con un disavanzo di euro -325.126 (euro -1.573.216 nel 2020), che seppur ancora negativo risulta in miglioramento rispetto al precedente esercizio: il saldo positivo della gestione caratteristica - nel cui ambito il valore della produzione passa da

euro 20.131.187 ad euro 24.305.537, a fronte di un aumento dei costi (da euro 20.411.637 ad euro 22.175.301) - assorbe in parte il saldo negativo della gestione straordinaria, il cui risultato negativo è pari ad euro -1.927.342 (euro - 848.075 nel 2020).

Anche il saldo della gestione finanziaria risulta in peggioramento, la quale mostra minori proventi (33.144 nel 2020 e 5.568 nel 2021) e maggior oneri finanziari (5.439 nel 2020 e 33.651 nel 2021).

I costi della produzione, come detto, risultano superiori rispetto al precedente esercizio e tra questi il costo del personale e quello per servizi incidono maggiormente sul totale.

Nel corso del 2021 l'Ente ha appostato tra i costi della produzione, somme a titolo di "svalutazione crediti dell'attivo circolante e delle disponibilità liquide" pari ad euro 543.352. Nella nota integrativa si evidenzia che, "l'accantonamento effettuato nell'anno, in riferimento ai predetti crediti, ammonta ad euro 109.744,46."

6.5 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti i dati relativi allo stato patrimoniale dell'AdSP per il 2021 posti a raffronto con quelli del 2020.

Tabella 18 - Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2020	2021	Δ %
A) Immobilizzazioni			
- Immobilizzazioni immateriali	47.145.748	49.511.425	5,02
- Immobilizzazioni materiali	179.279.095	179.635.178	0,20
- Immobilizzazioni finanziarie	1.062.302	1.114.648	4,93
TOTALE	227.487.145	230.261.251	1,22
B) Attivo circolante			0,00
- Crediti (residui attivi)	21.114.331	18.100.928	-14,27
- Disponibilità liquide	93.333.538	140.346.746	50,37
TOTALE	114.447.869	158.447.674	38,45
C) Ratei e risconti			
- Risconti attivi	1.596	5.490	243,98
TOTALE	1.596	5.490	243,98
TOTALE ATTIVITA'	**341.936.610**	**388.714.415**	13,68
PASSIVITA'			
A) Patrimonio netto			
- Fondo di dotazione	653.815	653.815	0,00
- Avanzo/disav. econ. portati a nuovo	78.253.303	76.680.087	-2,01
- Avanzo/disav. econ. dell'esercizio	-1.573.216	-325.126	79,33
TOTALE	77.333.902	77.008.776	-0,42
B) Contributi in conto capitale	235.926.450	285.274.255	20,92
TOTALE	235.926.450	285.274.255	20,92
C) Fondo rischi e oneri			
- Fondo per imposte	6.127	6.127	0,00
- Fondo per altri rischi e oneri futuri	286.926	235.692	-17,86
TOTALE	293.053	241.819	-17,48
D) Trattamento fine rapporto di lav. subordinato	3.257.336	3.604.419	10,66
TOTALE	3.257.336	3.604.419	10,66
E) Residui passivi			0,00
- Debiti verso fornitori	3.910.570	3.624.119	-7,33
- Debiti tributari	19.907	40.572	103,81
- Dediti verso istituti di prev.za e sicurezza sociale	277.229	316.548	14,18
-Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubb.	18.456.861	15.894.358	-13,88
- Debiti diversi	2.190.136	2.506.245	14,43
TOTALE	24.854.703	22.381.842	-9,95
F) Ratei e risconti			0,00
- Ratei passivi	0	0	0,00
- Risconti passivi	271.166	203.304	-25,03
TOTALE	271.166	203.304	-25,03
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	341.936.610	388.714.415	13,68

Fonte: Rendiconto generale AdSP

Il totale dell'attivo è pari ad euro 388.714.415 nel 2021 (euro 341.936.610 nel 2020).

Il totale del passivo espone un patrimonio netto di euro 77.008.776, in linea con il dato registrato nel 2020, euro 77.333.902. Il fondo di dotazione (euro 653.815) derivante dal cessato consorzio del porto di Bari resta inalterato.

Tra le attività la posta principale è costituita dalle immobilizzazioni materiali, pari ad euro 179.635.178, dato che non si discosta dal 2020, euro 179.279.095. Tra queste rilevano le immobilizzazioni in corso e gli acconti, per complessivi euro 173.950.73 con un incremento rispetto al precedente esercizio di euro 186.421 che si riferiscono ad opere in realizzazione nel porto di Brindisi, in parte non ancora completate ed in parte portate a termine con il finanziamento da parte dello Stato. La quota di contributi ad esse riferita è appostata al passivo alla voce "contributi in conto capitale" ed ammonta ad euro 153.027.427.

Le immobilizzazioni immateriali sono pari ad euro 49.511.425 con un incremento di 2,4 mln rispetto al precedente esercizio. Tra le voci più significative rientrano le immobilizzazioni in corso ed acconti che assommano complessivamente ad euro 34.187.933 e riguardano le spese sostenute nel corso degli anni ai fini della realizzazione di opere di grande infrastrutturazione, quale la darsena di ponente nel porto di Bari, intervento che assomma ad euro 17.998.299. Un'altra voce riguarda gli interventi finanziati dai programmi di cooperazione internazionale quali, per il porto di Bari, il progetto Gaia (euro 1.186.789) e il progetto Arges (euro 1.243.224).

Con riguardo ai crediti dell'attivo circolante, pari complessivamente ad euro 18.100.928 (euro 21.114.331 nel 2020), i più consistenti riguardano quelli verso lo Stato e altri soggetti pubblici, euro 12.082.818 (euro 5.001.269 nel 2020).

Seguono i crediti verso utenti e clienti pari ad euro 4.017.614 (4.747.710 nel precedente esercizio), iscritti in bilancio al netto del Fondo di svalutazione crediti accantonato ed ammontante ad euro 1.041.697 (euro 976.373 nel 2020).

Si segnalano altresì i crediti verso imprese controllate, euro 411,37 e sono quelli vantati dalla soppressa A.P. di Bari nei confronti della Bari Porto Mediterraneo per l'esistenza di procedura fallimentare non completata e che risultano ancora iscritti in bilancio (i crediti sono stati ammessi al passivo come chirografari).

Tra le passività rilevano i contributi in conto capitale che assommano ad euro 285.274.255 di cui 132.238.715 contributi a destinazione vincolata, ricevuti dal Ministero per la realizzazione di opere; tra questi il fondo contributi *ex* art. 145, comma 61 l. 388 del 2000 comprende 109.945 quale quota residua di finanziamento erogato nel 2002 (euro 1.085 mila euro) destinato alla ristrutturazione della sede.

I contributi indistinti per la gestione ammontano invece ad euro 153.027.427 e provengono dalla soppressa A.p. di Brindisi e sono accantonamenti di contributi ricevuti per la realizzazione di opere.

Tra i residui passivi, i debiti verso lo Stato, che ammontano ad euro 15.894.358 (euro 18.456.860 nel 2020), rappresentano i finanziamenti di cui ha beneficiato la soppressa A.p. di Brindisi per la realizzazione delle opere e delle manutenzioni straordinarie. Tale tipologia di debito si mostra in diminuzione con l'avanzare delle opere.

L'Ente ha effettuato una prima revisione periodica, ai sensi dell'art. 20 del d. lgs. n. 175 del 2016, delle società detenute adottando la determina presidenziale n. 138 del 4 aprile 2019, in cui si rappresentava che erano in corso di alienazione sia la partecipazione posseduta nella società Porti Levante (100 per cento del capitale sociale), sia la partecipazione nella società Interporto Regionale della Puglia S.p.A. (0,22 per cento del capitale sociale).

L'Ente non detiene partecipazioni societarie.

. 7 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

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

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

Nell'arco dell'esercizio esaminato sono stati ricostituiti gli organi e le rispettive nomine sono intervenute: per il Presidente, l'incarico è stato confermato con Decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 16 giugno 2021, n. 254, per un ulteriore quadriennio successivo alla nomina avvenuta con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 128 del 5 aprile 2017, con durata di un quadriennio; i componenti del Comitato di gestione sono stati nominati con determina presidenziale n. 258 del 13 luglio 2021 per il quadriennio 2021-2025; ad integrazione del primo decreto il Presidente ha nominato gli altri componenti con determina n. 264 del 15 luglio 2021 (il precedente Comitato era stato nominato con vari decreti del Presidente - del 19 luglio 2017, del 13 ottobre 2017, del 19 dicembre 2017- sia pure in composizione non plenaria); il 28 ottobre 2021 è stato nominato con decreto ministeriale n. 416 il Collegio dei revisori, il precedente era stato nominato con decreto ministeriale del 20 giugno 2017 n. 310.

Con particolare riferimento all'AdSP MAM si osserva che il Presidente, la cui indennità di carica risulta fissata nella misura complessiva massima di euro 230.000, emette fattura come se si trattasse della liquidazione di prestazione professionale. Lo svolgimento della funzione di cui trattasi non può configurarsi quale prestazione di natura libero-professionale, trattandosi di esercizio di una pubblica funzione, peraltro sottoposta al controllo parlamentare, di cui alla legge n. 14/1978.

La legge 28 gennaio 1994, n. 84, come novellata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 69, qualifica l'AdSP ente pubblico non economico e, all'art. 6, comma 5, dichiara applicabili i principi di cui al Titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Peraltro, l'art. 8 della

legge predetta, stabilisce che al Presidente si applicano le disposizioni dettate in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'art. 53 del d.lgs. 165/2001 e del d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39, nonché la disciplina dei limiti retributivi di cui all'articolo 23-ter del decreto legge n. 201/2011, e relative disposizioni regolatorie di indirizzo.

Nel rendiconto gestionale di competenza emerge peraltro un impegno complessivo per la funzione di Presidente di euro 310.551 (euro 332.638 nel 2020), così ripartiti: euro 230.000 per indennità fissa e variabile, euro 2.851 per missioni ed euro 77.700 per contributi ed Iva (euro 50.600 per Iva sui compensi di competenza dell'esercizio 2021 ed euro 27.100 per Iva sui compensi di competenza dell'esercizio 2020 non impegnata nell'anno stesso).

Inoltre, dal rendiconto finanziario si rileva che le somme liquidate a favore del Presidente nel 2021 sono state complessivamente euro 390.000 più IVA, dato sensibilmente più elevato dell'impegno assunto per l'anno di competenza.

Dal bilancio 2021 emergono inoltre irregolarità, nell'esposizione di partite finanziarie che avrebbero dovuto essere correttamente imputate ad esercizi precedenti, nonché il mancato rispetto dei principi di cassa e competenza.

A seguito di istruttoria l'Ente riferisce che "… si è verificato negli anni 2019-2021 un disallineamento nella gestione degli impegni per Iva sulle fatture del compenso del Presidente (…)".

In relazione a ciò si rileva in ogni caso uno sbilanciamento dei costi a carico dell'Ente oltre il limite retributivo di legge (art. 23 *ter* d.l. 201/2011), di cui appare ipotizzabile il recupero, sia in quanto l'imposta sul valore aggiunto liquidata resta definitivamente a carico dell'Ente, sia perché l'indennità di carica concorre con altri emolumenti, di cui va accertata la percezione, al tetto dei compensi di cui al citato art. 23-ter. Il Collegio dei revisori dei conti ed i ministeri vigilanti, nell'ambito delle rispettive funzioni, vorranno effettuare i relativi accertamenti sulla vicenda, e sulle conseguenti partite contabili.

Il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT 2021-2023) è stato approvato con determina presidenziale n.113 del 30 marzo 2021. Il precedente relativo al periodo 2020-2022 era stato approvato con determina presidenziale n. 44 in data 31 gennaio 2020.

Con determina del Presidente n. 230 del 22 giugno 2021, in esito alla procedura di valutazione esperita, è stato ricostituito per un triennio (sino al 30 giugno 2024), in forma monocratica, l'Organismo indipendente di valutazione. Il precedente era stato costituito con determina

presidenziale n. 3 dell'11 gennaio 2018.

Per quanto concerne la concessione per il servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, a seguito dell'entrata in vigore del d. lgs. dell'8 novembre 2021 n. 197, l'Ente ha adottato con determina presidenziale n. 458 del 22 dicembre 2022 lo schema del nuovo Piano.

Tra le competenze attribuite alle Autorità portuali rientra l'affidamento di servizi di interesse generale, che, con riferimento all'AdSP del Mare Adriatico meridionale, risulta essere avvenuta, in molto casi, con affidamento diretto e con varie proroghe. Si evidenzia l'utilizzo diffuso dell'istituto della proroga contrattuale, si osserva che, trattandosi di un rimedio di carattere eccezionale, è consentito per il tempo strettamente necessario per l'espletamento della nuova gara.

I canoni concessori accertati nel 2021 sono pari ad euro 7.491.018 (euro 7.280.569 nel 2020) e la percentuale di incidenza di questi sulle entrate correnti è pari al 32,39 per cento, in diminuzione rispetto al precedente esercizio; i canoni riscossi assommano ad euro 7.125.769 e la percentuale di incidenza dei canoni riscossi su quelli accertati è del 95,12 per cento, valore che si avvicina nuovamente a quanto rilevato nell'esercizio 2018, prima dell'emergenza epidemiologica da covid -19.

Il totale delle merci movimentate è stato pari a tonnellate 16.819.622 nel 2021, registrando così un incremento del 18,9 per cento (nel precedente esercizio erano state 14.145.742 tonnellate). In particolare, per tutti i porti, le merci solide movimentate sono in diminuzione mentre aumentano le merci varie in colli: per il porto di Bari, sono pari a 5.426.720 tonnellate (3.542.822 tonnellate nel 2020) e per il porto di Brindisi, che assieme a quello di Bari registra la movimentazione di merci più elevata, le merci varie in colli, sono 3.404.110 tonnellate (2.202.490 tonnellate nel 2020).

L'emergenza sanitaria ha continuato ad avere un impatto negativo sui traffici, soprattutto su quello crocieristico. Il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati è stato pari a 1.328.746 (633.274 nel 2020), che, sebbene in crescita, risente ancora degli effetti della pandemia.

Nel 2021 il risultato finanziario (euro 37.585.987) è di segno positivo mentre nel 2020 tale risultato era di segno negativo (euro -1.518.825). Su quest'ultimo incide positivamente l'andamento della gestione in conto capitale e il finanziamento dello stato (ammontante ad euro 41.479.575).

L'avanzo di amministrazione risulta essere di euro 102.987.770 (euro 63.397.475 nel 2020).

I residui attivi alla fine del 2021 ammontano ad euro 30.722.443, di cui euro 10.850.197 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 19.872.246 dalla gestione dei residui degli anni precedenti; l'Ente ha provveduto alla cancellazione di residui attivi per complessivi euro 3.353.132 (allegato 1 al verbale n. 4 del 2022).

I residui passivi alla fine del 2021 sono pari a euro 68.081.418, di cui euro 37.957.939 derivanti dalla gestione dei residui degli anni precedenti ed euro 30.123.479 derivanti dalla gestione di competenza. L'Ente ha provveduto all'eliminazione di residui passivi ritenuti non più dovuti per complessivi euro 5.357.439.

Si rileva che i residui attivi e passivi del rendiconto finanziario e della situazione amministrativa differiscono dai crediti e debiti dello stato patrimoniale per euro 45.699.576per effetto dell'inserimento per euro 45.244.463 in conti d'ordine come "***impegni di massima***" assunti in occasione dell'adozione delle determine a contrarre in base alle quali non sono ancora sorte le obbligazioni giuridiche.

Dal prospetto di raccordo crediti/residui attivi si evince una differenza di euro 12.621.515 tra i residui attivi e i crediti esplicitata per euro 10.447.840, anch'essa inserita in "conti d'ordine".

Questa Corte ritiene che la prassi contabile del cd. sistema degli impegni sia in contrasto con gli artt. 31, 36, comma 6, e 45, comma 2, del d.p.r. n. 97 del 2003, in base ai quali gli impegni di spesa non possono essere assunti contestualmente al relativo accertamento di un'entrata a destinazione vincolata, poiché non può essere ancora determinata la somma da pagare, il soggetto creditore e la ragione del credito.

Tale prassi impatta fortemente sull'attendibilità del risultato di amministrazione.

Il risultato economico, già nel 2020 in disavanzo, euro -1.573.216, nel 2021, pur rimanendo negativo, risulta in miglioramento assestandosi a -325.126 euro.

La consistenza del patrimonio netto è di euro 77.008.776 (euro 77.333.902 nel 2020).

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

L'AdSP del Mar Adriatico meridionale è soggetto attuatore di 6 progetti per complessivi 262,3 milioni di euro. Tutti i progetti sono finanziati dal PNC, tra questi uno dei progetti è cofinanziato anche da fondi PNRR.

L'Ente ha effettuato una prima revisione periodica, ai sensi dell'art. 20 del d. lgs. n. 175 del 2016, delle società detenute adottando la determina presidenziale n. 138 del 4 aprile 2019, in cui si rappresentava che erano in corso di alienazione sia la partecipazione posseduta nella società Porti Levante (100 per cento del capitale sociale), sia la partecipazione nella società Interporto Regionale della Puglia S.p.A. (0,22 per cento del capitale sociale).

L'Ente non detiene partecipazioni societarie.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

CORTE DEI CONTI