



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2019-2020

Determinazione del 16 giugno 2022, n. 72





CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2019-2020

Relatore: Consigliere Francesco Uccello

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



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 16 giugno 2022;

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

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

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

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

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

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

visti i rendiconti generali della suddetta Autorità di sistema portuale, relativi agli esercizi finanziari 2019 e 2020, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958; esaminati gli atti;

uditò il relatore Consigliere Francesco Uccello, e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per gli esercizi 2019 e 2020;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano comunicare alle dette Presidenze, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, i rendiconti generali – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce quale parte integrante;



CORTE DEI CONTI

P. Q. M.

comunica, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, i rendiconti generali dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio per gli esercizi 2019 e 2020 - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - e l'unità relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per i menzionati esercizi.

RELATORE
Francesco Uccello

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci

DIRIGENTE
Fabio Marani
depositata in segreteria

INDICE

PREMESSA	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO.....	2
2. ORGANI.....	7
3. PERSONALE	11
3.1 Assetto organizzativo.....	11
3.2 Pianta organica e consistenza del personale.....	12
3.3 Spesa per il personale.....	14
4. ATTIVITÀ DI PIANIFICAZIONE E ATTUAZIONE DELLE OPERE PORTUALI	18
4.1 Piano regolatore portuale	19
4.2 Piano operativo triennale.....	20
4.3 Programma triennale delle opere pubbliche	21
4.4 Opere portuali in corso di esecuzione nel biennio 2019-2020	23
4.5 Progetti PNRR	25
5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE	28
5.1 Attività concessoria ed autorizzatoria per operazioni e servizi portuali	28
5.2 Servizi di interesse generale	36
5.3 Traffico portuale.....	37
5.4 Attività negoziale.....	38
5.5 Partecipazioni societarie	42
5.6 Contenzioso	42
6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE	44
6.1 Andamento generale della gestione.....	45
6.2 Rendiconto finanziario.....	47
6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui	50
6.4 Conto economico	55
6.5 Stato patrimoniale.....	57
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	61

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Emolumenti del Presidente (impegni)	8
Tabella 2 - Indennità di carica e rimborso spese agli organi di controllo	10
Tabella 3 - Spesa per gli organi	10
Tabella 4 - Dotazione organica e consistenza del personale.....	14
Tabella 5 - Spesa per il personale in servizio (impegni)	14
Tabella 6 - Costo unitario medio del personale.....	15
Tabella 7 - Piano operativo triennale 2020-2022	21
Tabella 8 - Programma triennale delle opere pubbliche 2021-2023	23
Tabella 9 - Imprese autorizzate per le attività di cui all'art. 16, L. 84/1994	32
Tabella 10 - Concessioni e autorizzazioni	32
Tabella 11 - Canoni di concessione aree demaniali.....	34
Tabella 12 - Canoni demaniali - Accertamenti e riscossioni anni 2018-2020.....	35
Tabella 13 - Traffico portuale e relativo gettito	38
Tabella 14 - Procedure di affidamento anno 2019 - Sezione gare e contratti.....	40
Tabella 15 - Procedure di affidamento anno 2020 - Sezione gare e contratti.....	40
Tabella 16 - Procedure di affidamento anno 2019 - Sezione economato.....	41
Tabella 17 - Procedure di affidamento anno 2020 - Sezione economato.....	41
Tabella 18 - Principali risultati della gestione	46
Tabella 19 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza).....	47
Tabella 20 - Rendiconto gestionale	48
Tabella 21 - Situazione amministrativa	51
Tabella 22 - Gestione dei residui anni 2019-2020	54
Tabella 23 - Conto economico.....	56
Tabella 24 - Stato patrimoniale.....	58

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della l. 21 marzo 1958, n. 259, il risultato del controllo eseguito, a norma dell'art. 2 della medesima legge, sulla gestione finanziaria relativa agli esercizi 2019 e 2020 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto, relativo agli esercizi 2017 e 2018, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 135 del 10 dicembre 2019, pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 243.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

L’Autorità di sistema portuale del Mar Ionio (di seguito AdSP) è un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale avente, tra i suoi scopi istituzionali, il compito di programmare, indirizzare e coordinare le operazioni ed i servizi in ambito portuale.

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

In attuazione della suddetta normativa, l’AdSP del Mar Ionio è stata costituita in data 8 novembre 2016, contestualmente alla nomina del suo Presidente,² assorbendo le funzioni dell’Autorità portuale di Taranto, con il compito di predisporre, dopo il completamento della fase di *start up*, la pianificazione strategica portuale in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica, con le indicazioni europee in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali³, e con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica⁴.

Sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit), ora denominato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims), l’AdSP è dotata di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, finanziaria e di bilancio. Oltre a coordinare le operazioni ed i servizi portuali, svolge la manutenzione delle parti comuni e dei fondali, sorveglia la fornitura dei servizi di interesse generale, amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e pianifica lo sviluppo del territorio portuale. Inoltre, coordina le

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

² Il Presidente dell’AdSP è stato nominato con d.m. dell’8 novembre 2016, n. 362, nella persona del precedente Commissario straordinario in carica presso l’Autorità portuale di Taranto.

³ Si vedano, in particolare, gli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (Regolamento UE n. 1315/2013).

⁴ Previsto dall’art. 29 del d.l. n. 133 del 2014 (cd. Sblocca Italia), il Piano è stato definitivamente approvato con dpcm 26 agosto 2015. Il suo obiettivo primario (tra i 10 obiettivi strategici relativi al “sistema mare”) consiste nel procedere a un’integrazione tra porti e retroterra portuale con interventi finalizzati al miglioramento dei traffici di merci e di persone e ad una ripresa di competitività del sistema portuale nel suo complesso.

attività amministrative esercitate dagli enti pubblici in ambito portuale e promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

In virtù del principio di separazione tra il ruolo operativo, affidato al mercato, e il ruolo autoritativo di vigilanza e regolazione, affidato all’Autorità di sistema portuale, non è più consentito all’AdSP esercitare, direttamente o tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad essa strettamente connesse.⁵

Il quadro normativo di riferimento circa i compiti, l’organizzazione e le funzioni delle AdSP ha già formato oggetto di puntuale disamina nei precedenti referti, ai quali si fa rinvio.

Nel contesto programmatico assume importanza strategica l’istituzione, ai sensi dell’art. 4 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, della Zona economica speciale (Zes) Ionica interregionale nelle Regioni Puglia e Basilicata, una superficie complessiva di circa 2.579,41 ettari a regime amministrativo e fiscale agevolato all’interno della quale è compreso il porto di Taranto. La Zes Ionica interregionale, istituita con d.p.c.m. del 6 giugno 2019 per la durata di 7 anni (prorogabili per altri 7), è qualificata come “ente di diretta emanazione statale” ed è preordinata ad individuare e valorizzare i nessi economico-funzionali tra infrastrutture portuali ed aree produttive e manifatturiere, secondo gli indirizzi contenuti nel Piano di sviluppo strategico presentato dalle Regioni Puglia e Basilicata e allegato al suddetto decreto, registrato alla Corte dei conti in data 12 luglio 2019.

Va sottolineato come il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) abbia previsto una dotazione complessiva di 630 milioni per interventi infrastrutturali per lo sviluppo delle Zone economiche speciali nel periodo 2021–2026, di cui 108,1 milioni per la Zes Ionica interregionale su complessivi 140,7 milioni destinati all’Autorità.

La Zes è amministrata da un Comitato di indirizzo, composto da un Commissario straordinario del Governo che lo presiede, dal Presidente dell’AdSP, da un rappresentante delle due Regioni, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri, da un rappresentante del Mims nonché da un rappresentante dei consorzi di sviluppo industriale presenti sul territorio⁶.

⁵ In tal senso dispone l’art. 6 della legge n. 84 del 1994.

⁶ Così dispone l’art. 4, c. 6, d.l. 20 giugno 2017, n. 91, come da ultimo modificato dall’art. 1, c. 316, l. 27 dicembre 2019, n. 160 e dall’art. 57, d.l. 31 maggio 2021, n.77.

Il Comitato di indirizzo, costituito in data 29 novembre 2019, ha operato, in seguito alla nomina con d.p.r. 15 dicembre 2020 del Commissario straordinario del Governo (in carica per un anno), in ordine alla programmazione delle attività operative e all’organizzazione della struttura interna, alla definizione di un pacchetto localizzativo di agevolazioni e semplificazioni, ed alla istituzione, ai sensi del Regolamento (UE) n. 952/2013 (istitutivo del codice doganale dell’Unione) e dell’art. 1, co. 316, lett. b), della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), di una Zona franca doganale interclusa nell’area portuale di Taranto. Il nuovo Commissario straordinario del Governo è stato nominato, previa intesa con le Regioni interessate, con d.p.c.m. 21 febbraio 2022.

Di rilievo strategico per la crescita del porto di Taranto, la Zona franca doganale garantisce, secondo le consuetudini vigenti negli altri porti franchi del mondo, la massima libertà di accesso e transito nonché l’extraterritorialità doganale da parte di tutte le imprese commerciali internazionali. Con decreto presidenziale n. 27 del 16 marzo 2020, l’AdSP ha perimetrato una superficie di circa 163 ettari, divisa in 11 lotti, costantemente presidiata dall’Agenzia delle dogane e dei monopoli, dalla Guardia di finanza e dall’Autorità marittima e connotata da varchi doganali interclusi sui quali l’AdSP esercita le funzioni amministrative ai sensi dell’art. 6, co. 12, della legge n. 84 del 1994. Il regime di franchigia doganale offre all’AdSP nuove opportunità operative, commerciali e fiscali fondate sul principio della extraterritorialità, in grado di creare condizioni favorevoli allo sviluppo economico e produttivo dell’intero scalo portuale.⁷

Al pari degli altri sistemi portuali, la gestione dell’AdSP del Mar Ionio necessita di un recupero di competitività in termini di maggior produttività ed efficienza, da realizzare, anche grazie all’introduzione di un adeguato sistema di incentivi economici e fiscali, con il miglioramento dell’accessibilità stradale e ferroviaria nonché la semplificazione delle procedure amministrative e lo sviluppo di servizi intermodali rapidi, economici ed affidabili.⁸

⁷ Tale regime speciale consente, sostanzialmente, di introdurre, depositare, trasformare e consumare le merci estere nella zona franca in esenzione da tributi e da formalità doganali. Ciò comporta il diritto d’ingresso, senza discriminazioni, di navi e merci, quale che sia la loro provenienza o destinazione, con la possibilità di sosterne per un tempo indeterminato, in esenzione da dazi, tasse o altre imposizioni diverse dal corrispettivo di servizi prestati, senza necessità di autorizzazione allo sbarco, imbarco, trasbordo, movimentazione e deposito delle merci.

⁸ In tal senso, vedasi l’allegato Infrastrutture del Documento di economia e finanza (Def) per il 2019 (“Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia”).

In questa direzione, talune semplificazioni procedurali sono state introdotte dall’art. 48 del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla l. 11 settembre 2020, n. 120. Queste riguardano, in particolare, gli accertamenti di conformità agli strumenti urbanistici degli adeguamenti tecnico funzionali da realizzare nelle aree portuali e le modalità di individuazione dei beni da sottoporre a vincolo preordinato all’esproprio. La disposizione introduce, altresì, un diverso regime di revoca degli organi delle AdSP, attribuendo al Mims la facoltà (in luogo del preesistente obbligo) di revocare il mandato del Presidente e di sciogliere il Comitato di gestione anche in caso di gravi irregolarità nell’espletamento delle proprie funzioni tali da compromettere il funzionamento dell’AdSP.⁹

Molteplici misure di sostegno al settore portuale sono state previste, ad iniziare dall’art. 92 del d.l. n. 18 del 2020 (cd. “decreto cura Italia”),¹⁰ dall’art. 199 del d.l. n. 34 del 2020 (cd. “decreto rilancio”),¹¹ dagli artt. 89 e 93 del d.l. n. 104 del 2020 (cd. “decreto agosto”)¹² e dall’art. 9-bis del d.l. n. 41 del 2021 (cd. “decreto sostegni”), finalizzati a compensare i danni derivanti dall’emergenza da Covid-19. A questi si aggiungono il rifinanziamento di fondi già istituiti e gli ulteriori interventi di sostegno, a partire dal 2021, previsti dall’art. 1, cc. 662, 666, 729 e 731, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021), nonché gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza stanziati dall’art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59 per lo sviluppo delle infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e l’aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche). In tale sede, il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale prevede

⁹ È stata esclusa la revoca *tout court* in caso di accertato disavanzo ed introdotta la possibilità di decadenza degli organi amministrativi in caso di omessa adozione, nei termini previsti, del bilancio di esercizio o dei principali atti di programmazione (come il Documento di pianificazione strategica di sistema, il Piano operativo triennale o il Piano dell’organico del porto dei lavoratori delle imprese portuali).

¹⁰ Al fine di fronteggiare l’improvvisa riduzione dei traffici marittimi afferenti al trasporto di merci e di persone, l’art. 92 ha disposto la disapplicazione della tassa di ancoraggio e sospeso il pagamento dei canoni e dei diritti portuali di cui agli artt. 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, prevedendo stanziamenti di 13,6 milioni di euro a carico del bilancio dello Stato per indemnizzare le Autorità di sistema portuale per le mancate entrate derivanti da tale misura.

¹¹ A sostegno degli operatori e delle imprese portuali, l’art. 199 ha previsto la possibilità per le AdSP di ridurre l’importo dei canoni concessori dovuti per l’anno 2020 nell’ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio (misura estesa all’anno 2021 dall’art. 4, c. 5, del d.l. 10 settembre 2021, n. 121); ha inoltre previsto la possibilità di corrispondere contributi al soggetto fornitore di lavoro portuale, pari ad euro 90 per ogni dipendente, nel limite complessivo nazionale massimo di euro 4 milioni per l’anno 2020; ha infine disposto la proroga di 2 anni delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro portuale temporaneo e di 12 mesi delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali, nonché delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, per il servizio di rimorchio e per l’occupazione di beni demaniali. Il richiamato decreto-legge n. 34 del 2020 ha previsto, inoltre, l’applicazione a favore dei lavoratori operanti nei settori del magazzinaggio e supporto ai trasporti di agevolazioni e indennizzi per le ridotte prestazioni delle società di ormeggiatori.

¹² Per salvaguardare i livelli occupazionali, è stato ampliato l’ambito dei lavoratori che confluiscono nelle agenzie per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale.

investimenti per complessivi 2.860 milioni, di cui 90,7 milioni assegnati all'AdSP del Mar Ionio con decreto del Mims n. 330 del 13 agosto 2021, per lo "sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici" e per l' "elettrificazione delle banchine (*Cold ironing*)".¹³

Da ultimo, si segnalano le modifiche introdotte all'art. 5 della legge n. 84 del 1994 dal d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali. La novella semplifica l'attività programmatoria delle AdSP volta a definire l'assetto complessivo e la destinazione d'uso delle aree portuali, eliminando la prevista adozione del Piano regolatore di sistema portuale, inizialmente concepito come unitario strumento di sintesi delle linee strategiche di sviluppo di tutti i porti del sistema, per demandare al solo Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) il compito di individuare, per ciascun porto, gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario. I Piani regolatori portuali (Prp), concepiti come piani territoriali di rilevanza statale, restano di competenza esclusiva delle AdSP con riferimento alle sole aree portuali e retroportuali, residuando alle Autorità stesse mere funzioni consultive con riguardo alle aree di interazione porto-città, oltre alla necessità di una previa intesa con gli enti territoriali competenti ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti viari e ferroviari di ultimo miglio.

¹³ Per "*cold ironing*" si intende l'insieme delle tecnologie attraverso le quali è possibile fornire energia alle imbarcazioni durante la sosta in porto, tramite una connessione elettrica con la terraferma, consentendo l'azzeramento di inquinamento e emissioni da parte delle imbarcazioni in porto.

2. ORGANI

Sono organi dell'AdSP, ai sensi del novellato art. 7 della l. n. 84 del 1994, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti.¹⁴ La loro durata in carica è stabilita in quattro anni.

Per le informazioni di dettaglio circa le attribuzioni proprie di ciascun organo si rinvia a quanto riferito nelle precedenti relazioni, limitandosi a fornire, di seguito, elementi informativi relativi alle vicende soggettive degli organi dell'AdSP nonché indicazioni circa i compensi attribuiti e le spese sostenute per il loro funzionamento.

Il Presidente

La nomina del Presidente in carica negli esercizi in esame è avvenuta, come detto, con decreto 8 novembre 2016, n. 362 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente della Regione Puglia, ed è stata confermata, dapprima, con la nomina a Commissario straordinario con decreto del Mit 29 dicembre 2020, n. 621, e successivamente con il rinnovo della carica di Presidente per il quadriennio 2021-2024 con decreto del Mit 14 gennaio 2021, n. 14. I relativi emolumenti sono stabiliti, in attuazione del novellato art. 7 della legge n. 84 del 1994, dal d. m. 16 dicembre 2016, n. 456 nel limite massimo di 230 mila euro lordi annui, di cui la parte fissa non superiore a 170 mila euro e la parte variabile non superiore a 60.000 euro.¹⁵

Nel biennio in esame la spesa relativa al trattamento economico del Presidente è stata dettagliata dall'Ente come da tabella seguente:

¹⁴ Prima della riforma introdotta dal d.lgs. n. 169 del 2016, tra gli organi figurava anche il Segretariato generale, composto dal Segretario generale e da una Segreteria tecnico-operativa.

¹⁵ La parte variabile è legata ad obiettivi determinati annualmente con direttiva del Mit, che indica, altresì, le modalità di rilevazione e di monitoraggio dei risultati. Per l'anno 2019, è stato emanato il d.m. n. 348 del 2 agosto 2019, con allegati gli obiettivi, e con nota Mit del 3 marzo 2020 è stato comunicato il raggiungimento degli obiettivi, con valutazione 100. Per l'anno 2020, è stato emanato il d.m. n. 307 del 30 luglio 2020, che ha assegnato i seguenti due obiettivi: 1) valorizzare l'asset portuale localizzato nell'Area denominata "Ex Belleli" attraverso un processo di reinustrializzazione e reinfrastrutturazione funzionale all'insediamento di realtà produttive all'interno del porto di Taranto; 2) attuare il Piano regolatore del porto di Taranto.

			(impegni)
	2019	2020	Var. %
Retribuzione fissa	169.954	170.056	0,1
Retribuzione variabile	60.000	60.000	0
Contributi Inps a carico dell'Ente	16.407	16.400	0
Rimborso spese	30.568	13.330	-56,4
Assicurazione	141	141	0
Totale	277.070	259.927	-6,2

Fonte: dati AdSP

Il Comitato di gestione

Il Comitato di gestione in carica per il quadriennio 2017-2020 è stato nominato con decreto del Presidente dell'AdSP n. 26 del 6 marzo 2017. Con decreto n. 35 del 22 marzo 2021 si è provveduto al rinnovo del Comitato di gestione per il quadriennio 2021-2025, composto dal Presidente dell'AdSP e da altri quattro componenti, in rappresentanza della Regione Puglia, del Comune di Taranto e delle Autorità marittime competenti (Direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Jonica e Comandante del porto di Taranto). L'organo è disciplinato da un regolamento di funzionamento adottato con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 15 settembre 2017.

Ai suoi componenti spetta un gettone di presenza per la partecipazione alle riunioni del Comitato dell'importo di euro 30 a seduta, come da delibera n. 2 del 21 marzo 2017 del Comitato di gestione.

A supporto dei processi decisionali del Comitato di gestione è stato istituito, ai sensi dell'art. 11-bis della legge n. 84 del 1994, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, organo collegiale rappresentativo con funzioni consultive, i cui orientamenti, in ordine all'assetto e allo sviluppo del sistema portuale, possono essere disattesi dal Comitato di gestione solo previa adeguata motivazione.¹⁶

L'Organismo di partenariato, costituito con decreto presidenziale n. 37 del 12 aprile 2017 per il quadriennio 2017-2021 e rinnovato con decreto del Presidente n. 57 del 19 maggio 2021, è composto dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, dal Direttore marittimo e da altri dodici

¹⁶ L'Organismo svolge funzioni di confronto partenariale ascendente (fase di programmazione) e discendente (fase di attuazione), nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine: a) all'adozione del piano regolatore di sistema portuale; b) all'adozione del piano operativo triennale; c) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'Autorità di sistema portuale suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del porto; d) al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

componenti designati dalle associazioni di categoria in rappresentanza delle imprese portuali e degli altri operatori del settore.

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 tra gli iscritti all’albo dei revisori legali dei conti o tra persone in possesso di specifica professionalità nella revisione contabile. Il suo Presidente e un membro supplente sono nominati su designazione del Ministro dell’economia e delle finanze.

L’organo di controllo in carica è stato nominato con decreto n. 374 del 17 novembre 2016, integrato con successivo decreto n. 417 del 10 agosto 2017. Con decreto ministeriale 28 ottobre 2021, n. 418, integrato con decreto n. 487 del 2 dicembre 2021, è stato costituito il nuovo Collegio dei revisori per la durata di un quadriennio, con decorrenza dal 15 novembre 2021.

Il relativo trattamento economico è stato definito, nelle more del previsto decreto interministeriale di determinazione dei compensi di cui all’art. 13, c. 2 del d.lgs. n. 169 del 2016 (mai emanato), secondo le percentuali indicate dal d.m. n. 412 del 18 maggio 2009, da applicare sull’intero compenso (parte fissa e variabile) spettante al Presidente dell’AdSP, come indicato dalla nota Mit del 19 ottobre 2018.

Per quanto attiene al sistema di valutazione della *performance* amministrativa e della trasparenza e integrità dei controlli, con decreto presidenziale n. 92 del 30 agosto 2018 è stato costituito l’Organismo indipendente di valutazione (OIV) in forma monocratica. Con decreto presidenziale n. 129 del 19 ottobre 2021 è stato nominato, previa procedura selettiva pubblica, il nuovo OIV monocratico, con incarico di durata triennale ed un compenso di euro 12.000 annui.

Nella tabella seguente è riportata la spesa impegnata in bilancio per i compensi spettanti ai componenti degli organi di controllo, comprensivi di indennità e rimborsi spese.

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

	2019	2020	Var. % 20/19
Compenso Collegio dei revisori	54.310	54.310	0
Missioni Collegio dei revisori	7.095	725	-89,8
Gettoni di presenza alle riunioni del Comitato di gestione	0	0	0
Compenso OIV	16.920	16.920	0
Assicurazione	246	246	0
Totale	78.571	72.201	-8,1

Fonte: dati AdSP

Per un esame complessivo dell'andamento della spesa per gli organi, si riportano nella tabella che segue gli impegni di spesa sostenuti negli esercizi in esame per gli organi di amministrazione e di controllo (comprensivi di oneri riflessi e rimborsi spese), posti a raffronto con i rispettivi impegni dell'esercizio 2018. I dati mostrano una spesa in flessione per minori rimborsi spese, seppure ancora sopra la media del settore.

Tabella 3 – Spesa per gli organi

	2018	2019	Var. % 19/18	2020	Var. % 20/19
Presidente	278.673	277.070	-0,6	259.927	-6,2
Comitato di gestione	1.106	1.314	18,8	390	-70,3
Collegio dei revisori e OIV	80.344	78.571	-2,2	72.201	-8,1
Totale	360.123	356.955	-0,9	332.518	-6,8

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

3. PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

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

Al vertice della struttura è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente, e assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta, regolato dal c.c.n.l. per i dirigenti di Azienda Industria (Cida).¹⁷

Il Segretario generale sovrintende e coordina le attività delle cinque direzioni in cui si articola l’AdSP (direzione “amministrativa”, “affari generali e internazionali”, “legale gare e contratti”, “operativo sicurezza demanio”, e “tecnica”), a loro volta suddivise in 14 sezioni.

Anche al fine di assicurare una più efficace attuazione ai progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), con decreto n. 13 del 27 gennaio 2022, la struttura della Segreteria tecnico-operativa è stata adeguata rafforzando la “direzione tecnica”, con l’aggiunta dell’Ufficio speciale opere strategiche (Usos), e riorganizzando lo “staff di segreteria”, diviso in due strutture (una a supporto del Presidente e l’altra alle dirette dipendenze del Segretario generale). Conseguentemente, la funzione “sportello unico amministrativo” è stata trasferita alla direzione “operativo sicurezza demanio”, mentre la direzione “affari generali e internazionali” è stata potenziata, passando da tre a quattro sezioni.

Il Segretario generale dell’AdSP è stato nominato, su proposta del Presidente, con delibera del Comitato di gestione n. 4 del 18 aprile 2017, per un quadriennio. Al termine dell’incarico, il nuovo Segretario generale è stato nominato con delibera n. 5 del 11 maggio 2021 per il quadriennio 2021-2024.

Al Segretario generale è stato attribuito, per gli anni 2019 e 2020, il trattamento economico annuo lordo di euro 155.900, quale parte fissa da corrispondersi in 14 mensilità. Per la parte variabile del trattamento economico è stato previsto un premio di produzione di euro 17.802,

¹⁷ Il Segretario generale è soggetto alla disciplina in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi, di cui al d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 (artt. 21 e 53) ed al d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39, nonché ai limiti retributivi di cui all’art. 23-ter del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

legato al raggiungimento degli obiettivi dell’Ente, ed un premio della *performance* di euro 16.367, legato al raggiungimento di obiettivi assegnati all’inizio di ogni anno dal Presidente. Con il citato decreto n. 5 del 2021, è stato confermato al nuovo Segretario generale il medesimo trattamento fisso e variabile.

3.2 Pianta organica e consistenza del personale

La struttura della Segreteria tecnico-operativa prevede un organico di 70 unità (escluso il Segretario generale), 14 unità in più rispetto alla dotazione organica dell’Autorità portuale di Taranto approvata dal Mit il 28 febbraio 2013. Il dimensionamento del nuovo fabbisogno di personale è nato dall’esigenza di far fronte ai compiti aggiuntivi dell’AdSP dopo la riforma di cui al d.lgs. n. 169 del 2016, evitando così “carichi di lavoro sproporzionati rispetto alle risorse umane in forza”.¹⁸ L’AdSP ha sempre confermato la sostenibilità, con risorse del proprio bilancio, del maggior costo teorico connesso all’ampliamento dell’organico.

La pianta organica, adottata con delibera del Comitato di gestione n. 17 del 15 dicembre 2017 ed approvata (nonché resa esecutiva) dal Ministero vigilante in data 19 marzo 2018, contempla 5 dirigenti, 9 quadri e 56 impiegati.

Alla data del 31 dicembre 2017, la consistenza effettiva del personale corrispondeva a sole 46 unità, di cui 5 dirigenti, 7 quadri e 34 impiegati. Nonostante la carenza di organico di 24 unità, significativa soprattutto nei livelli professionali del personale impiegatizio, l’AdSP ha deciso di procedere al reclutamento di nuovo personale soltanto dopo aver esperito le progressioni di carriera del personale interno per i 24 posti vacanti. Tale procedura, avviata nel luglio 2019, si è conclusa nel dicembre dello stesso anno, sicché i nuovi inquadramenti di personale sono decorsi dal 1° gennaio 2020.

Come previsto dal primo Piano triennale del fabbisogno di personale per il triennio 2018-2020, alle vacanze di personale si è, nel frattempo, provveduto facendo ricorso ad una proroga dell’istituto della somministrazione, per n. 6 unità con contratto a tempo determinato.

Con decreto presidenziale n. 124 dell’11 novembre 2019, l’AdSP ha approvato, ai sensi dell’art. 6 del d.lgs. n.165 del 2001, il Piano triennale del fabbisogno di personale per il triennio 2019-2021, successivamente aggiornato, per il triennio 2020-2022, con decreto n. 89 del 30 ottobre

¹⁸ In tal senso si esprime la relazione illustrativa alla proposta di ridefinizione dell’organico della Segreteria tecnico-operativa.

2020. Dal Piano si evince che, alla data del 1° gennaio 2020, il personale di ruolo in servizio si era contratto a 44 unità, a seguito della cessazione di due dirigenti.

La situazione è rimasta sostanzialmente invariata anche nell'anno 2020, al termine del quale la consistenza effettiva in servizio risultava pari a 45 unità, a seguito di due assunzioni ed una cessazione.¹⁹ Solo nel settembre 2020 si è deciso di avviare una selezione pubblica per la copertura di 19 posizioni vacanti in organico, da assumere con contratto di lavoro a tempo indeterminato nei primi quattro livelli del c.c.n.l. dei lavoratori dei porti sottoscritto in data 15 dicembre 2015 per il triennio 2016-2018.²⁰ La procedura ha consentito di assumere, nell'anno 2021, n. 7 unità ed altre 5 unità a decorrere da gennaio 2022. Dal Piano triennale del fabbisogno di personale per il triennio 2021-2023 e 2022-2024 si evince che, alla data del 1° gennaio 2022, le vacanze in organico (rispetto alle 24 unità registrate al termine del 2017) si sono ridotte a 18 unità (1 dirigente, 3 quadri e 14 impiegati), riuscendosi così a coprire, nell'arco di un intero quadriennio, solo 6 posti vacanti.

La tabella seguente evidenzia la consistenza del personale in servizio al termine degli anni 2019 e 2020, posta a raffronto con quella al termine dell'esercizio 2017, anno in cui è stata approvata la dotazione organica dell'AdSP.²¹ Dai dati si evince come al termine del biennio in esame le vacanze in organico si siano accresciute di una unità, la maggior parte delle quali concentrate non più nei profili di concetto (livello 3°) ma in quelli esecutivi (livello 4°). Alla predetta consistenza occorre aggiungere il Segretario generale e 6 unità con contratto di somministrazione, addette allo *staff* di segreteria.

¹⁹ Nel corso del 2020, l'AdSP ha avviato, con decreto del 26 maggio 2020, una ulteriore procedura selettiva riservata al personale interno finalizzata alla progressione verticale per la copertura di n. 1 unità da inquadrare a tempo pieno ed indeterminato al quarto livello del c.c.n.l. dei lavoratori dei porti. Detta procedura si è conclusa nel mese di marzo 2021.

²⁰ Il contratto dei lavoratori dei porti è stato rinnovato, per la parte economica, in data 30 aprile 2021.

²¹ Nel 2018 la consistenza effettiva di personale del 2017 è rimasta immutata.

Tabella 4 - Dotazione organica e consistenza del personale

Categorie	Pianta organica	Consistenza effettiva		
	Del. n. 17 del 15 dicembre 2017	2017	2019	2020
Dirigenti	5	4	3	4
Quadri A	3	1	1	0
Quadri B	6	6	6	6
Livello 1°	7	1	1	4
Livello 2°	11	6	6	10
Livello 3°	20	9	9	16
Livello 4°	16	16	16	3
Livello 5°	2	2	2	2
TOTALI	70	45	44	45

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

3.3 Spesa per il personale

Il personale delle AdSP, come detto, è inquadrato nel c.c.n.l. dei lavoratori dei porti, mentre al personale dirigente si applica il c.c.n.l. per i dirigenti di aziende industriali produttrici di beni e servizi, rinnovato per il periodo 1° gennaio 2019 - 31 dicembre 2023.

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente impegnata per il personale nel biennio in esame, incluso il Segretario generale, con le rispettive variazioni percentuali del 2020 rispetto all'esercizio precedente.

Tabella 5 - Spesa per il personale in servizio (impegni)

	2019	2020	Var.%
Emolumenti e rimborsi spese al Segretario generale	190.202	195.903	3,0
Emolumenti fissi	1.808.671	1.773.309	-2,0
Emolumenti variabili	119.362	16.658	-86,0
Indennità e rimborso spese di missione	55.217	16.250	-70,6
Altri oneri per il personale	5.618	0	-100
Spese per l'organizzazione di corsi	30.037	16.078	-46,5
Oneri previdenziali, assist. e fiscali a carico dell'Ente	779.329	762.632	-2,1
Oneri della contrattazione decentrata	929.842	965.283	3,8
Totale	3.918.278	3.746.113	-4,4

Fonte: dati di rendiconto gestionale

Dai dati esposti si evidenzia un decremento del 4,4 per cento della spesa del personale tra i due esercizi, da attribuire, da un lato, al pensionamento di un “quadro”, compensato dalla successiva assunzione di due nuove unità, dall’altro, ai minori costi del personale in modalità di lavoro agile, atteso lo stato di emergenza sanitaria causato dall’epidemia da Covid-19. Le uniche voci in crescita riguardano il trattamento del Segretario generale (+3,0 per cento) e gli oneri relativi alla contrattazione integrativa decentrata (+3,8 per cento).

La tabella che segue evidenzia i valori del costo unitario medio del personale per gli esercizi 2019 e 2020. Ai fini della sua individuazione, il costo globale per il personale (comprensivo delle retribuzioni del Segretario generale nonché della quota di accantonamento al fondo per il TFR ed al fondo di previdenza integrativa) è tratto dal conto economico.

Tabella 6 - Costo unitario medio del personale

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

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di conto economico

(*) Compreso il Segretario generale

Il costo unitario medio risulta particolarmente elevato, per quanto in diminuzione (-6,3 per cento) per i minori costi connessi all’introduzione del lavoro agile. Ad incidere particolarmente sul livello del costo medio è l’elevata misura degli oneri relativi alla contrattazione integrativa decentrata.

Riguardo alle modalità di erogazione dei premi per il raggiungimento degli obiettivi della *performance*, con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 28 febbraio 2019 è stato approvato il Sistema di misurazione e valutazione della *performance*, aggiornato nel 2020 con delibera n. 1 del 28 gennaio 2020.²²

²² Con delibera del Comitato di gestione n. 6 del 29 aprile 2019, è stato approvato il Piano della *performance* 2019-2021, al quale sono allegate le schede di assegnazione degli obiettivi. Con delibera n. 10 del 25 ottobre 2019 è stato approvato l’aggiornamento del Piano della *performance* 2019 – 2021.

Con delibera del Comitato di gestione n. 2 in data 28 gennaio 2020 è stato approvato il Piano della *performance* 2020-2022, mentre, con decreto presidenziale n. 29 del 2 aprile 2020 sono stati approvati gli allegati al Piano e, precisamente, le schede di assegnazione degli obiettivi. Con delibera n. 11 del 29 ottobre 2020 è stato approvato l’aggiornamento al Piano della *performance* 2020-2021.

Con riguardo alle misure di prevenzione della corruzione, l'AdSP ha approvato, con decreto presidenziale n. 96 del 29 agosto 2019, il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza per il triennio 2019-2021, aggiornato per il triennio 2020-2022 con decreto n. 6 del 20 gennaio 2020.²³

Relativamente alle spese per le collaborazioni esterne, si evidenzia che nel biennio in esame non risultano somme impegnate sul capitolo di parte corrente relativo a consulenze, studi ed altre prestazioni professionali, in quanto dette somme sono state imputate, su richiesta del Collegio dei revisori, al capitolo "Spese diverse connesse al funzionamento degli uffici". Dall'elenco degli incarichi esterni pubblicati nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale, risultano infatti affidati, per il 2019, n. 19 incarichi a componenti di commissioni giudicatrici per appalti o concessioni di servizi, a componenti dell'organismo collegiale di supporto al Presidente ed a componenti di commissioni di concorso, per compensi complessivi pari a euro 151.053; per il 2020, risultano 4 incarichi, per un compenso complessivo di euro 4.200.

Al riguardo, l'Ente precisa che, mentre i compensi ai componenti di commissioni di concorso per incarichi relativi ad adempimenti obbligatori per legge o all'affidamento di servizi afferenti il funzionamento dell'Ente gravano sul capitolo da ultimo richiamato, le spese relative agli incarichi di componente di commissione giudicatrice nelle procedure di gara sono imputate al competente capitolo di spesa sul quale grava la spesa relativa al bene, servizio o lavoro oggetto di acquisizione.

Anche gli oneri relativi ai tre componenti dell'organismo collegiale di supporto al Presidente sarebbero stati fatti gravare, dunque, sul quadro economico delle opere strategiche di grande infrastrutturazione previste dal d.p.c.m. 17 febbraio 2012, di nomina del Presidente dell'Autorità portuale di Taranto a Commissario straordinario, sulle cui vicende istitutive si rinvia a quanto riferito nel precedente referto.²⁴

La relazione annuale sulla performance per l'anno 2019 è stata adottata con delibera del Comitato di gestione n. 7 del 29 giugno 2020, validata, ai sensi dell'art. 14, co. 4, lett. c, del d.lgs. n. 150 del 2009, in data 1° luglio 2020 dall'Organismo indipendente di valutazione (OIV). Per l'annualità 2020, la relazione annuale sulla *performance* è stata adottata con delibera n. 8 del 25 giugno 2021, validata in data 29 giugno 2021.

²³ Il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza per il triennio 2021-2023 è stato approvato con decreto n. 42 del 31 marzo 2021.

²⁴ Dalle informazioni agli atti, risulta che il predetto organismo collegiale di supporto al Presidente/Commissario straordinario sia stato sciolto, come peraltro richiesto da questa Corte, nel corso del 2020, anche a seguito della ricostituzione, ad opera del decreto Mit 31 maggio 2019, n. 226, della "struttura tecnica di missione" di cui all'art. 214, co. 3, del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, prevista a supporto delle attività dei Commissari straordinari.

In merito a dette collaborazioni, questa Sezione si riserva gli opportuni approfondimenti in ordine alla corretta apostazione in bilancio dei relativi oneri.

Si segnala, infine, che nel sito istituzionale sono pubblicate, altresì, le precedenti relazioni della Corte dei conti, ai sensi dell'art. 31 del d.lgs. n. 33 del 2013, impropriamente inserite nella sezione "Disposizioni generali", sottosezioni "Atti generali" - "Atti amministrativi generali".

4. ATTIVITÀ DI PIANIFICAZIONE E ATTUAZIONE DELLE OPERE PORTUALI

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

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

Il nucleo di detto processo programmativo consiste nella ricerca delle soluzioni organizzative che meglio rispondono al più coerente e coordinato collegamento tra le priorità individuate a livello di pianificazione strategica e gli obiettivi gestionali complementari da conseguire nelle successive fasi attuative della programmazione.

L'approccio alla pianificazione strategica portuale, voluto dal d.lgs. n. 232 del 2017 ("Correttivo porti"), assume il Documento di pianificazione strategica di sistema quale strumento per definire gli obiettivi di sviluppo del sistema portuale, perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali, retroportuali e di interazione porto-città (individuando i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio, viario e ferroviario, con i porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano) e delineare l'assetto territoriale del sistema portuale nonché i criteri seguiti nella individuazione dei contenuti delle rappresentazioni grafiche.

L'AdSP del Mar Ionio non si è ancora dotata del Documento di pianificazione strategica di sistema, ma ne ha avviato le attività di elaborazione solo dopo l'entrata in vigore del d.l. n. 121 del 2021. Conseguentemente, ha incentrato la propria attività programmativa sul Pot, al quale

ha affidato l’improprio compito di tracciare le strategie di sviluppo del porto su uno scenario temporale proiettato al 2030. Per l’attuazione di dette linee strategiche, il piano si è dovuto uniformare agli altri documenti programmatici adottati dall’AdSP, rappresentati, in mancanza di Dpss e di Prp, dal Piano delle *performance* e dagli obiettivi stabiliti dal Mims per la determinazione della parte variabile dell’emolumento dei Presidenti delle AdSP, oltre che dal “Piano strategico nazionale della portualità e della logistica” approvato con il d.p.c.m. del 26 agosto 2015.

4.1 Piano regolatore portuale

Il Piano regolatore del porto di Taranto è stato adottato dal Comitato portuale nel novembre 2007. Dopo la previa intesa con il Comune di Taranto ed il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici, formulato in data 24 marzo 2010 con prescrizioni e raccomandazioni, il Piano è stato sottoposto alla procedura di valutazione ambientale strategica (Vas), avviata nel 2011. In data 6 aprile 2012, la Regione Puglia ha espresso il proprio parere favorevole, con prescrizioni, ed ha valutato positivamente la “compatibilità paesaggistica” con deliberazione n. 1918 del 15 ottobre 2013. Quindi, il Comune di Taranto, d’intesa con l’Autorità Portuale, ha avviato il procedimento per la variante al Piano regolatore generale (Prg), diretta ad effettuare il “riconoscimento” delle previsioni del Piano regolatore portuale, ma, in contrasto con le pregresse determinazioni assunte, ha escluso le opere riguardanti il progetto “Tempa Rossa” (prolungamento del pontile petroli, serbatoi ed altre opere relative), con conseguente revisione dell’Atto di intesa città-porto. Avverso tale provvedimento sono state proposte impugnazioni dinanzi al TAR di Lecce, il quale, con sentenze nn. 2132/2015 e 2133/2015, ha accolto i ricorsi e annullato la deliberazione del Consiglio Comunale. Successivamente, con deliberazione della Giunta regionale del 23 maggio 2018, n. 863, è stato espresso il parere di compatibilità paesaggistica e la variante al Prg è stata approvata con prescrizioni. Una volta recepite dal Comune di Taranto le prescrizioni relative agli aspetti ambientali, paesaggistici e urbanistici, la Giunta regionale, con deliberazione n.1384 del 23 luglio 2019, ha approvato in via definitiva la variante al Prg relativa al nuovo Piano regolatore del porto di Taranto.

Per l'attuazione del Prp, nel 2019 è stato stipulato l'accordo per la stesura del Piano urbanistico esecutivo del Piano regolatore portuale, i cui elaborati definitivi sono stati completati nel 2021.

4.2 Piano operativo triennale

L'art. 9, c. 5, lett. b), della legge n. 84 del 1994, come novellato dall'art. 6 del d.lgs. n. 232 del 2017, prescrive la stesura di un Piano operativo triennale (Pot), da aggiornare annualmente in coerenza con il Piano regolatore portuale. Il Pot individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche sulla base delle risorse finanziarie disponibili nel triennio e fissa l'ordine di priorità di ciascun intervento quantificandone le relative spese.

Con delibera del Comitato di gestione n. 9 del 19 giugno 2017 è stato approvato il primo Pot relativo al periodo 2017-2019, che focalizza lo scenario delle azioni realizzabili entro il periodo di riferimento. Le 35 azioni del Piano sono state articolate su sette assi di sviluppo (innovazione digitale, infrastruttura fisica e tecnologica, *partnership*, sviluppo e miglioramento offerta servizi portuali, organizzazione dell'ente, porto e territorio, sostenibilità ambientale). Nel 2018, al termine di un processo di revisione e di razionalizzazione, le azioni di piano sono state ridotte a 31 e, nel 2019, a 26.

Con successiva delibera del Comitato di gestione n. 3 del 13 maggio 2020, è stato approvato il Pot 2020-2022, cui ha fatto seguito la revisione annuale relativa al 2021, approvata con delibera n. 16 del 21 dicembre 2021, con aggiornamento dei nuovi interventi realizzabili.

Le nuove strategie di azione contemplano solo 5 obiettivi prioritari (innovazione, sostenibilità, porto e territorio, infrastruttura fisica e competitività, *accountability* istituzionale) che si sviluppano attraverso 20 azioni strategiche, il cui schema riepilogativo viene riprodotto nella seguente tabella.

Tabella 7 – Piano operativo triennale 2020-2022

OBIETTIVO	AZIONE
1. INNOVAZIONE	1. Realizzazione del “FuturePORT Innovation Hub” e promozione dell’innovazione in ambito portuale e logistico
	2. Digitalizzazione dell’Ente
	3. Sportello Unico Amministrativo (SUA)
	4. <i>Port Community System (PCS)</i>
	5. Innalzamento dei livelli di sicurezza dell’area portuale e delle aree industriali limitrofe, da estendere eventualmente anche in ambito ZES
2. SOSTENIBILITA'	6. Approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili e sviluppo dei carburanti alternativi e LNG
	7. Sviluppo della mobilità sostenibile in ambito portuale
	8. Sviluppare l’ambito della <i>circular economy</i>
	9. <i>Governance</i> innovativa per Taranto Città Portuale sostenibile
3. PORTO E TERRITORIO	10. “Porto e città”: (ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare.
	11. Sviluppo del “port exhibition center” e realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche della realtà portuale
	12. Piano di interventi di rigenerazione di aree “leisure/ambientali” in ambito portuale e urbano: il <i>Waterfront</i> come infrastruttura fisica e sociale in grado di generare nuove configurazioni e dimensioni progettuali.
4. INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA'	13. Efficientamento ed ottimizzazione dei servizi portuali
	14. Efficientamento ed ottimizzazione dell’infrastruttura esistente ed implementazione di nuove infrastrutture strategiche
	15. Attrazione per investimenti: Zona Economica Speciale (ZES) Ionica e Zona Franca Doganale del porto di Taranto
	16. Valorizzazione del ruolo del porto di Taranto nell’ambito dei corridoi della rete TEN-T
	17. Promozione e <i>marketing</i> , supporto al <i>cluster</i> logistico-industriale-marittimo tarantino e avvio dello <i>Ionian cruise cluster</i>
5. ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE	18. Prevenzione della corruzione, <i>performance</i> e protezione dei dati personali
	19. Riorganizzazione delle risorse interne dell’AdSP attraverso interventi di implementazione, valorizzazione e <i>empowerment</i> delle risorse umane
	20. Relazioni internazionali e comunicazione istituzionale anche attraverso il portale <i>Web</i> e i canali <i>social</i>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Pot 2020-2022

4.3 Programma triennale delle opere pubbliche

La realizzazione delle opere si svolge, ai sensi dell’art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016, sulla base di una programmazione triennale e di relativi aggiornamenti annuali, nel rispetto del Piano operativo triennale ed in coerenza con la programmazione di bilancio e le relative coperture

finanziarie. Il Programma triennale delle opere (Pto) è compilato sulla base degli schemi-tipo predisposti dal d.m. 16 gennaio 2018, n. 14, che costituiscono parte integrante del bilancio preventivo dell'esercizio. I nuovi interventi inseriti in programma sono quelli di cui si ipotizza l'avvio e dei quali esiste almeno uno studio di fattibilità.

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 114 del 23 ottobre 2018, sono stati adottati sia il Programma triennale delle opere pubbliche 2019-2021 sia il Programma biennale degli acquisti di beni e servizi 2019-2020, che il Comitato di gestione ha approvato unitamente al bilancio di previsione 2019.

Per l'anno 2019, il Pto prevedeva l'avvio di tre interventi, per uno stanziamento complessivo, con risorse proprie di bilancio, pari a 34,5 milioni. Al termine del 2020, per due dei tre interventi previsti (una nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada nel tratto di ponente e un intervento di bonifica ambientale consistente nella rimozione di un *hot spot* nelle aree del porto di rada) sono ancora in corso le verifiche dei progetti esecutivi; per il terzo intervento (riguardante la rete idrica e fognante nella zona di levante del porto) si è giunti alla fase dell'affidamento dei lavori.

Tutti gli altri interventi previsti per il 2020, per un costo a valere sul bilancio pari a 33,5 milioni, sono stati rinviati al 2022. La sola opera che risulta ultimata nel 2020 riguarda i lavori di riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisettoriale, per un costo di 9 milioni (su una stima iniziale di 15 mln) a valere sul Fondo sviluppo e coesione 2014-2020.

Con decreto presidenziale n. 112 del 18 ottobre 2019 è stato adottato l'aggiornamento annuale al Pto 2019-2021 e al Programma biennale degli acquisti di beni e servizi 2019-2020, inseriti nel bilancio di previsione 2020.

Il Pto 2021-2023 è stato adottato con decreto n. 87 del 27 ottobre 2020. Il Programma ripropone per il 2021 solo tre interventi previsti nel Pto 2019-2021 e ne aggiunge quattro nuovi, per uno stanziamento complessivo di 46,1 milioni. La misura dei finanziamenti complessivi previsti per l'esecuzione delle opere in programma nel successivo biennio è pari a 121,8 milioni per il 2022 e a 48 milioni per il 2023, di cui circa 93 milioni da attuare con risorse a destinazione vincolata per legge.

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

Tabella 8 – Programma triennale delle opere pubbliche 2021-2023

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

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

Con decreto n. 132 del 21 ottobre 2021 è stato adottato dall'AdSP il programma triennale 2022-2024.

4.4 Opere portuali in corso di esecuzione nel biennio 2019-2020

La più importante delle opere infrastrutturali in corso di completamento riguarda la piattaforma logistica integrata del porto di Taranto (cd. “piastre portuale di Taranto”), nodo logistico prioritario inserito nel corridoio scandinavo-mediterraneo all’interno della rete di trasporto trans-europea (*Trans-European Network-Transport - Ten-T*).

L’opera si compone di cinque interventi,²⁵ iniziati il 30 agosto 2013, a distanza di due anni dall’approvazione del progetto definitivo. Il bando di gara risale all’anno 2004 e il primo degli interventi ultimati (la piattaforma logistica) è stato inaugurato nel dicembre 2015.

Il costo dell’opera, come da progetto definitivo approvato con delibera Cipe del 18 novembre 2010, è pari a 219,1 milioni, con una variazione in aumento rispetto al progetto preliminare (dicembre 2003) di 63 milioni, di cui 29,4 milioni per esigenze connesse alla realizzazione della vasca di colmata. Il finanziamento risulta coperto per l’80 per cento da risorse pubbliche, per il 3 per cento da fondi dell’Autorità portuale e per il 17 per cento da finanziamenti privati a carico del concessionario.²⁶

²⁵ Gli interventi previsti sono i seguenti: 1) la piattaforma logistica, destinata a offrire servizi per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci; 2) l’adeguamento, l’ampliamento e la razionalizzazione della “strada dei moli”, inaugurata il 29 settembre 2017, con l’obiettivo di realizzare un collegamento organico e funzionale dei siti del “porto in rada” con quelli del “porto fuori rada”; 3) l’ampliamento del IV sporgente, con l’obiettivo di aumentare i punti di attracco e ridurre i tempi di attesa delle navi in rada; 4) la sistemazione della darsena ad ovest del IV sporgente ed il relativo terrapieno, con l’obiettivo di migliorare l’operatività degli accosti; 5) la vasca di colmata, per la raccolta ed il contenimento dei sedimenti di dragaggio.

²⁶ In merito alle cause dei ritardi nella realizzazione dell’intervento, vedasi la relazione della Corte dei conti concernente “L’Hub portuale di Taranto”, approvata dalla Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato con deliberazione n. 15 del 24 ottobre 2017. Tra le criticità segnalate dalla Sezione, si richiamano: la difficoltà

Alla data del 31 dicembre 2020 risultavano pagati 32 stati di avanzamento lavori, per un totale di 208 milioni, pari a circa il 97 per cento dell'avanzamento complessivo dell'investimento. Tutte le opere sono state ultimate e prese in consegna anticipata, ad eccezione della vasca di colmata, di cui risultava ancora in corso l'attività di configurazione finale. Il completamento dei lavori è stato effettuato nel corso del 2021.

Altro intervento in corso di esecuzione nel biennio, ma ultimato nel 2021, attiene all'adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto. L'opera è stata finanziata, per un costo previsto di 25,5 milioni, sia dal Fsc 2014-2020 (pari a 13,8 milioni) sia da risorse individuate dal protocollo d'intesa Mit n. 7 del 21 ottobre 2002 (pari a 11,7 milioni). I lavori sono stati avviati nel 2020 e risultano emessi, nel corso dell'anno, n. 3 stati di avanzamento, per un totale di 3,1 milioni.

Tra le opere in corso di esecuzione nel biennio in esame e ultimate nel 2021, figurano, altresì, un intervento per la ricostruzione dell'impalcato in calcestruzzo della testata inagibile del molo San Cataldo (costo previsto 18,8 milioni; risorse Fsc 2014-2020; avvio dei lavori previsto per la metà del 2017; consegna lavori nel 2019) e un intervento per la realizzazione di due edifici destinati alla sistemazione logistica degli addetti alle attività portuali dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la darsena servizi (opera da ultimare nel giugno 2020; costo previsto 7,8 milioni; fondi AdSP; progetto esecutivo approvato nel giugno 2019; s.a.l. 40 per cento nel 2020). Nel corso del 2020 risultavano in via di attuazione ulteriori tre interventi, per un costo complessivo di 113,8 milioni.

Si tratta degli interventi di dragaggio nell'area prospiciente il molo polisettoriale e di realizzazione di un primo lotto funzionale della cassa di colmata per l'ampliamento del V Sporgente (opera prevista dal 2012, per un costo di 83 milioni; risorse Pon, Fsc e Mattm; al 31 dicembre 2020 risultano emessi 14 s.a.l. per 23,7 milioni; ritardi dovuti a crisi aziendale dell'appaltatore e domanda di "concordato in bianco"), degli interventi per la realizzazione di una rete di raccolta e collettamento delle acque piovane nelle aree comuni del porto e di una rete idrica e fognante nella zona di levante (lavori da avviare nel 2017; costo dell'opera 18

dell'Amministrazione nel subentro nelle competenze della soppressa Struttura di missione; la dilatazione dei tempi nella fase di approvazione delle progettazioni; la mancata considerazione, nella progettazione preliminare, delle esigenze connesse alla realizzazione della vasca di colmata destinata ad accogliere i fanghi provenienti dai lavori marittimi e alla sistemazione ambientale finale; la dilatazione dei tempi per la definizione delle procedure necessarie per la realizzazione degli interventi; la stasi nell'utilizzo delle risorse finanziarie complessivamente disponibili).

milioni; fondi AdSP; affidamento lavori nel 2020; centrale di committenza Invitalia) e, infine, dei lavori per la realizzazione di un edificio da adibire a Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo (opera da ultimare nel 2017; costo dell'opera 12,8 milioni; fondi AdSP; s.a.l. 85 per cento nel 2020; ritardi dovuti a crisi aziendale dell'appaltatore).

4.5 Progetti PNRR

L'AdSP del Mar Ionio partecipa direttamente alla realizzazione di sei progetti finanziati con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).²⁷ In particolare, cinque progetti sono finanziati, come risulta dal questionario di monitoraggio avviato da questa Sezione di controllo, con le risorse del fondo complementare al PNRR, di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, per complessivi 90,7 milioni. Un sesto progetto attinge, invece, le risorse direttamente dalla misura M5C3 -11 del PNRR, che prevede una dotazione di 630 milioni per interventi infrastrutturali per lo sviluppo delle Zone economiche speciali (Zes) nel periodo 2021-2026, di cui 108,1 milioni per la Zes interregionale Ionica.

Nel complesso, i sei progetti realizzano un investimento di 140,7 milioni, di cui euro 90,7 milioni per interventi inquadrabili nella Missione 3 del PNRR (Infrastrutture per la mobilità sostenibile), componente 2 (Intermodalità e logistica integrata), ed euro 50 milioni per interventi inquadrabili nella Missione 5 (Coesione e inclusione), componente 3 (Interventi speciali per la coesione territoriale).

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

²⁷ Il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) è stato approvato con la Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021, notificata all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21 del 14 luglio 2021, ed è regolato dalle disposizioni attuative recate dal decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113.

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

Gli altri due progetti riguardano la realizzazione di due nuove dighe foranee di protezione del porto fuori rada, nel tratto di levante e di ponente.²⁸ Gli interventi, divisi in due lotti funzionali, rientrano tra le opere previste dal nuovo Piano regolatore del porto di Taranto e mirano a ridurre il moto ondoso nelle banchine destinate ad ormeggio ed operazioni portuali, migliorando le manovre di ormeggio e riducendone i costi.

Per i cinque progetti M3C2, l'AdSP ha già ricevuto (al 9 febbraio 2022) un anticipo di 13,8 milioni ed ha effettuato pagamenti per euro 155.995. Di dette anticipazioni, euro 6,5 milioni sono stati stanziati per gli impianti di elettrificazione, a fronte di un costo complessivo per i tre progetti di 55 milioni, mentre i restanti 7,3 milioni riguardano i lavori per le due dighe foranee, il cui costo complessivo previsto è di 35,7 milioni. Per questi ultimi lavori, l'AdSP ha utilizzato le anticipazioni per effettuare pagamenti che, al 31 dicembre 2021, sono pari, appunto, a euro 155.995, riferiti alla sola progettazione della diga foranea di ponente, unico progetto dell'AdSP finora approvato, per il quale ha ricevuto un anticipo di 3,2 milioni, ma il cui obiettivo previsto al 2° semestre 2021 non è stato raggiunto.

Il mancato raggiungimento dell'obiettivo intermedio (pubblicazione della gara per l'affidamento dei lavori) è stato motivato dalla necessità di integrare il progetto esecutivo ed il piano di monitoraggio ambientale secondo le indicazioni ricevute dall'A.r.p.a. Puglia nei mesi di novembre e dicembre 2021. L'AdSP ha riferito che il ritardo segnalato nella pubblicazione della gara (prevista entro la fine del 1° semestre 2022) non dovrebbe pregiudicare il perseguimento dell'obiettivo futuro, consistente nell'aggiudicazione del contratto per l'esecuzione dei lavori entro il 2° semestre 2023.

Con riguardo all'intervento infrastrutturale M5C3 per la coesione territoriale della Zes Ionica, l'AdSP è impegnata, come soggetto attuatore, nella realizzazione di opere di infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e ferroviaria dell'area "Eco Industrial Park" (parte ex ILVA). Il progetto, che prevede costi per 50 milioni di euro, non è stato ancora approvato, né risultano effettuate anticipazioni o pagamenti.

²⁸ Si ricorda che, per la diga foranea di ponente, il Pto 2019-2021 aveva già previsto uno stanziamento di risorse proprie in bilancio per l'avvio della progettazione esecutiva, che nel 2021 risultava ancora soggetta a verifiche. La consegna dei lavori era prevista per la metà del 2018.

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

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

5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE

5.1 Attività concessoria ed autorizzatoria per operazioni e servizi portuali

Le attività di concessione e di autorizzazione che l'AdSP esercita relativamente alla disponibilità delle aree demaniali in ambito portuale per lo svolgimento delle attività di impresa sono tra le più significative per l'efficientamento delle operazioni e dei servizi portuali. Tali attività contribuiscono, altresì, ad assicurare all'Autorità medesima una quota importante delle entrate complessive dell'Ente, sufficienti non solo alla copertura dei costi di funzionamento, ma anche alla manutenzione ed al miglioramento delle infrastrutture portuali. La concessione in uso di banchine e aree demaniali marittime è rilasciata, ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84 del 1994, alle imprese portuali (previamente autorizzate dall'AdSP, ai sensi dell'artt. 16, sulla base di un programma operativo da esse proposto) per lo svolgimento delle operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito e ogni altra movimentazione di merci o altro materiale nonché per i servizi portuali che siano complementari o accessori alla movimentazione delle merci. Per tutti gli altri usi, l'occupazione temporanea delle aree e dei beni demaniali marittimi è concessa ai sensi dell'art. 36 del Codice della navigazione (nav), previa corresponsione anticipata di un canone commisurato alla tipologia ed alla durata della concessione.

Le concessioni possono essere rilasciate con licenza demaniale, quando sono di durata non superiore al quadriennio e non importino impianti di difficile rimozione, ovvero con atto formale, se, al contrario, prevedono una durata superiore ai quattro anni ovvero importino impianti di difficile rimozione.

Al fine di disciplinare i compiti e le finalità di amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo, l'AdSP si è dotata, con ordinanza presidenziale n. 3 del 16 febbraio 2017, di apposito regolamento interno recante *"Procedure amministrative in materia di demanio marittimo"*. Tra le più significative modifiche apportate a detto regolamento, si segnalano quelle volte a recepire le indicazioni contenute nella circolare Mit n. 3087 del 5 febbraio 2018, in ordine ai criteri da utilizzare nel procedimento di comparazione delle istanze di rilascio o di rinnovo delle concessioni demaniali marittime, e quelle dell'Autorità di regolazione dei

trasporti, stabilite con delibera n. 57 in data 30 maggio 2018, per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.

L'*iter* per il rilascio, la sospensione, la revoca ed il rinnovo delle autorizzazioni di cui al citato art. 16 è disciplinato, invece, dal nuovo regolamento interno adottato con ordinanza presidenziale n. 9 del 22 marzo 2021.²⁹ Tale provvedimento, reso previo parere della Commissione consultiva locale, di cui all'art. 15, l. n. 84 del 1994, e del Comitato di gestione, è stato adeguato alle procedure di presentazione delle istanze secondo le modalità previste dall'istituito Sportello unico amministrativo (SUA).³⁰

Dette modalità sono state recepite anche nel regolamento per il deposito temporaneo delle merci in ambito portuale, adottato con ordinanza n. 16 in data 14 maggio 2021.

In ordine alle menzionate procedure di affidamento delle aree e dei beni del demanio marittimo, non può non osservarsi come l'attività autorizzatoria e concessoria posta in essere dall'AdSP sia tra le più significative per sostenere l'economia portuale e renderla competitiva, sicché, in un'ottica di sistema, per ottimizzarne i risultati ed efficientare i servizi e gli impianti portuali occorrerebbe incentrare la programmazione su procedure competitive ad iniziativa dell'Autorità portuale, piuttosto che rimettere l'avvio delle procedure e l'esito degli affidamenti a mere istanze di parte. Peraltro, le procedure di selezione ad evidenza pubblica avviate previa istanza di parte, non sempre assicurano il rispetto dei principi di pari trattamento e di non discriminazione, specie ove i termini fissati o le modalità dell'avviso pubblico di presentazione delle domande concorrenti siano incongrui o eccessivamente limitativi, comunque tali da non consentire l'effettiva partecipazione di tutti gli operatori interessati.

Si rinnova, pertanto, l'invito ad adottare, in tempi brevi, l'atteso regolamento attuativo di cui all'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 in materia di concessione del demanio portuale, funzionalmente destinato alla regolamentazione delle attività commerciali marittime ed alle relative modalità di concessione; un regolamento finalizzato ad introdurre criteri omogenei,

²⁹ Il precedente regolamento era stato adottato dall'Autorità portuale con decreto n. 29 del 13 aprile 2012.

³⁰ Lo Sportello unico amministrativo è uno strumento digitale innovativo, previsto dall'art. 15-bis della legge n. 84 del 1994, che assicura l'unicità di conduzione e la semplificazione di tutte le procedure amministrative inerenti le attività economiche di competenza dell'AdSP, ad eccezione di quelle concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli, per le quali è prevista l'adozione di un apposito d.p.r. adottato in data 29 dicembre 2021, n. 235.

trasparenti e certi per il rilascio delle concessioni per la gestione dei porti, utili a favorire un esercizio più efficiente degli stessi.

A tale riguardo, anche il PNRR ha stabilito alcuni obiettivi che il nuovo regolamento dovrà conseguire, tra i quali quello di “definire le condizioni relative alla durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari”.

Per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, le imprese autorizzate sono tenute ad impiegare lavoratori temporanei forniti da un'apposita impresa portuale preposta alla selezione, formazione e avviamento del personale occorrente, ai sensi dell'art. 17 della l. n. 84 del 1994. Alla fine del 2013, è stata avviata la procedura ad evidenza pubblica per la concessione settennale di detto servizio a decorrere dal 17 aprile 2014. In data 12 marzo 2019, è stato autorizzato il subingresso di una nuova società consortile nel rapporto afferente il servizio di fornitura di lavoro temporaneo di che trattasi.³¹

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

L'Agenzia svolge attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi al di fuori della sfera di intervento dell'impresa preposta alla fornitura del lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17 della l. n. 84 del 1994. Qualora quest'ultima

³¹ In base al decreto presidenziale n. 75 del 3 luglio 2019, l'organico dell'impresa autorizzata alla fornitura della manodopera temporanea è stato rideterminato in n. 7 unità. Nel corso degli anni 2019 e 2020 non sono stati avviati procedimenti, ai sensi dell'art. 17, c.15-bis, della l. n. 84 del 1994, per ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa autorizzata nell'ambito di un piano operativo di intervento o di un piano di risanamento approvato dalla medesima.

non abbia personale sufficiente per far fronte alle richieste di manodopera, la stessa è tenuta a rivolgersi all’Agenzia.³²

Al fine di disciplinare le modalità di iscrizione negli elenchi tenuti dall’Agenzia è stato emanato, con ordinanza n. 6 del 30 luglio 2018 (successivamente modificata con ordinanza n. 22 del 30 giugno 2021), il regolamento per l’iscrizione e la permanenza dei lavoratori negli elenchi tenuti e gestiti dall’Agenzia.

In seguito, è stato approvato e successivamente aggiornato dall’Agenzia, sentite le rappresentanze sindacali, il Piano di chiamata ed avviamento al lavoro, redatto al fine di disciplinare in dettaglio l’avviamento al lavoro, il ricollocamento, le modalità di chiamata, l’organizzazione del lavoro, oltreché la formazione dei lavoratori iscritti negli elenchi tenuti dall’Agenzia.³³

La natura dei rapporti tra l’Agenzia di somministrazione del lavoro in porto e la società consortile di cui all’art. 17 della l. n. 84 del 1994 sarà oggetto di apposita istruttoria nell’ambito del successivo referto di questa Sezione.

Per una visione di sintesi del graduale evolversi delle attività economiche e produttive presenti all’interno del porto di Taranto, le tabelle seguenti pongono a raffronto, da un lato, il numero delle imprese autorizzate, nel biennio 2019-2020, allo svolgimento delle attività di movimentazione delle merci e/o altri materiali ai sensi dell’art. 16 della legge n. 84 del 1994, dall’altro, il numero delle concessioni e delle autorizzazioni di tipo demaniale rilasciate nel medesimo arco temporale.

³² Il comma 5 dell’art. 4 del d.l. n. 243 del 2016 precisa, altresì, che in caso di nuove iniziative imprenditoriali e produttive che dovessero localizzarsi in porto, le imprese autorizzate o concessionarie devono fare ricorso per le assunzioni a tempo determinato ed indeterminato, laddove vi sia coerenza tra profili professionali richiesti e offerti, ai lavoratori dell’Agenzia secondo percentuali predeterminate nel relativo titolo abilitativo; lo stesso obbligo grava, in caso di previsioni di nuove assunzioni, sulle aziende già concessionarie ai sensi dell’art. 18 della legge n. 84 del 1994.

³³ I lavoratori iscritti negli elenchi dell’Agenzia risultano essere, alla data del 31 dicembre 2020, n. 433 unità, di cui n. 23 unità avviati al lavoro presso imprese operanti in ambito portuale.

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

Tabella 9 - Imprese autorizzate per le attività di cui all'art. 16, L. 84/1994

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

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

I dati evidenziano una lieve diminuzione, rispetto al 2019, delle imprese dedite allo svolgimento delle operazioni portuali (-9%), più accentuata per quelle autorizzate allo svolgimento dei servizi portuali (-20%).

Tabella 10 - Concessioni e autorizzazioni

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

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

A livello di provvedimenti totali in essere nei due anni di riferimento, si osserva una sostanziale stabilità, nonostante le misure emergenziali prodotte dalla pandemia abbiano indotto l'AdSP, nel 2020, a prorogare *ex lege* di 12 mesi n. 51 concessioni demaniali in scadenza

(di cui 16 in scadenza nel 2020), con relativo effetto sul numero degli atti rilasciati nell'anno (pari a 17), in sensibile diminuzione rispetto a quelli del 2019 (pari a 33).³⁴

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

Nel 2020 sono state avviate, invece, le procedure per la concessione dei beni demaniali marittimi insistenti sul molo San Cataldo, allo scopo di gestire servizi di accoglienza del traffico crocieristico e l'utilizzo dell'edificio polivalente, nonché per la concessione, per la durata di 40 anni, di una porzione del compendio demaniale “*ex Yard Belleli*” allo scopo di realizzare un polo produttivo navale.

Per quanto concerne i canoni demaniali, la tabella seguente riassume il quadro degli importi accertati a titolo di canone concessorio per le attività economiche svolte nel porto di Taranto nel biennio 2019-2020, distinti per funzioni e tipologia di attività.

³⁴ Vedasi decreto presidenziale n. 113 del 23 dicembre 2020 di proroga ex art.199, co. 3, lett. b), del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77.

Tabella 11 - Canoni di concessione aree demaniali

FUNZIONI	CATEGORIE	CANONI	
		2019	2020
COMMERCIALE		1.192.822	156.860
	Terminal operators / Imprese portuali	1.160.357	100.438
	Attività commerciali	32.465	35.488
	Magazzini portuali	0	20.934
INDUSTRIALE E PETROLIFERA		1.011.086	907.775
	Attività industriali	799.344	717.007
	Depositi costieri	211.742	190.768
TURISTICA E DA DIPORTO		110.919	75.775
	Attività turistico ricreative	1.422	2.500
	Nautica da diporto	109.497	73.275
INTERESSE GENERALE		149.498	210.347
	Servizi tecnico nautici	47.500	74.173
	Infrastrutture	14.036	45.405
	Imprese esecutrici di opere in porto	87.962	90.769
VARIE		3.803	19.436
TOTALE GENERALE		2.468.128	1.370.194

Fonte: : Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

I dati complessivi mostrano una significativa flessione dei proventi (-44,5 per cento), solo in minima parte imputabile agli effetti dell'emergenza pandemica. In realtà, la riduzione è ascrivibile al canone afferente la nuova concessione al *terminal operator* della banchina del molo polisettoriale, canone accertato e riscosso anticipatamente nel 2019 (per euro 1.104.569) ma imputabile all'anno 2020, esercizio dal quale decorre la consegna del compendio demaniale. Dall'esame delle varie tipologie di canoni concessori emerge la marcata prevalenza delle concessioni per attività di carattere commerciale e industriale; le attività residue hanno, generalmente, portata più limitata, ma manifestano una diffusa tendenza in crescita.

Si segnala, altresì, come nell'anno 2020, in considerazione del calo dei traffici portuali derivanti dall'emergenza Covid-19, l'AdSP abbia provveduto alla riduzione dei canoni concessori previsti in applicazione dell'art. 199, co. 1, lett. a), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020 n. 77. Atteso che i canoni relativi al 2020 sono stati già incassati dall'AdSP, la restituzione di quanto non dovuto dagli aventi diritto in applicazione del citato art. 199, pari a euro 160.628, è stata differita al 2021 in favore di quei concessionari che hanno subito una perdita di fatturato superiore al 20 per cento, per il cui

pagamento l'AdSP è stata autorizzata a vincolare una corrispondente quota dell'avanzo di amministrazione libero al 31 dicembre 2020.

Nella tabella seguente sono riassunte, per gli esercizi dal 2018 al 2020, le entrate accertate e le riscossioni di competenza per canoni demaniali, con indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate correnti e sugli accertamenti.

Tabella 12 - Canoni demaniali - Accertamenti e riscossioni anni 2018-2020

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

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

La differenza sostanziale nell'ammontare dei canoni accertati e riscossi nei due anni di riferimento è da imputare, come detto, alla anticipazione del pagamento di un canone riferito ad attività commerciali. In via generale, occorre evidenziare, tuttavia, come la riscossione dei canoni demaniali avvenga, generalmente, nell'anno successivo a quello di scadenza, con conseguente cospicua movimentazione della gestione dei residui.

Nel complesso, si evidenzia la ridotta incidenza dei canoni concessori rispetto alle entrate correnti (pari solo al 5,9 per cento nel 2020). Il principale fattore che condiziona la misura dei canoni accertati è riferibile all'Accordo di programma, siglato nel 1998, che stabilisce la misura indicizzata del canone, dovuto sino alla scadenza della concessione, per le attività industriali svolte dallo stabilimento siderurgico di Taranto in autonomia funzionale, ai sensi dell'art. 19 della legge n. 84 del 1994, su una vasta area demaniale corrispondente al 43 per cento dell'intero compendio demaniale del porto. Per il resto, l'AdSP applica i canoni stabiliti dalla normativa in materia, rideterminati con riferimento alle sole concessioni di locali all'interno degli edifici realizzati dall'AdSP (edifici molo San Cataldo lotti 1 e 2) e all'interno delle palazzine e del *gate* presenti sul molo polisettoriale.

5.2 Servizi di interesse generale

Con la novella dell'art. 6, c. 4, lett. c), della l. n. 84 del 1994 ad opera del d.lgs. n. 232 del 2017, le attività dirette alla fornitura di servizi di interesse generale agli utenti portuali non sono più individuate dai decreti del Mit in data 14 novembre 1994 e 4 aprile 1996,³⁵ ma è compito di ciascuna AdSP determinare quali attività rientrino tra i servizi di interesse generale da affidare in concessione e quali possano essere svolte con diverse procedure di affidamento.³⁶

Al riguardo, l'AdSP del Mar Ionio, pur non avendo ancora formalmente individuato i servizi di interesse generale, continua ad assicurare il servizio idrico, il servizio elettrico, la manutenzione dei segnalamenti marittimi, il servizio di pulizia e smaltimento dei rifiuti solidi urbani delle aree portuali comuni ed il servizio di ritiro, trasporto e smaltimento dei rifiuti, speciali e non da bordo delle navi.

Con particolare riferimento al servizio di pulizia e raccolta rifiuti nelle aree comuni, comprensivo del conferimento dei rifiuti al recupero ed allo smaltimento, il nuovo affidamento decorre dal 30 novembre 2021 per la durata di 3 anni. Il servizio di ritiro rifiuti da bordo delle navi in sosta nel porto mercantile di Taranto è stato affidato, invece, in data 4 aprile 2019 per un periodo fino al 28 febbraio 2026.³⁷

Al fine di programmare e razionalizzare le spese di gestione dei servizi di interesse generale e di manutenzione ordinaria dei manufatti e degli impianti portuali, nel novembre 2019 l'AdSP ha deciso di fare ricorso ad un contratto di *global service*, procedura che si è conclusa nel dicembre 2021 con l'affidamento del servizio ad una società consortile per la durata di 3 anni ed un costo complessivo di euro 8.853.575.³⁸

³⁵ L'art. 1 del decreto ministeriale del 14 novembre 1994 indicava i seguenti servizi: A) Servizi di illuminazione (gestione degli impianti di illuminazione e le relative manutenzioni, distribuzione di energia elettrica ai concessionari, agli utenti portuali e alle unità navali); B) Servizi di pulizia e raccolta rifiuti (relativi a spazi, locali e infrastrutture comuni utilizzati da concessionari, utenti e imprese portuali, nonché derattizzazione, disinfezione e simili, gestione della rete fognaria, pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali); C) Servizio idrico (gestione dell'acquedotto, delle cisterne, della rete idrica e relative manutenzioni, nonché fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari ed agli utenti); D) Servizi di manutenzione e riparazione (riferiti a beni, impianti, sistemi tecnici e tecnologici, mezzi meccanici oggetto di concessione, di proprietà, ovvero utilizzati da soggetti operanti in porto); E) Gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri; F) Servizi informatici e telematici (fornitura di sistemi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni resi alle Amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, alla utenza e, più in generale, ai servizi marittimi); G) Servizi comuni al settore industriale e al settore commerciale del porto.

Ai detti servizi, il d.m. 4 aprile 1996 ha aggiunto il servizio ferroviario svolto in ambito portuale.

³⁶ Cfr. in tal senso circolare Mit del 17 aprile 2018.

³⁷ Il servizio di raccolta, trasporto, trattamento, recupero e/o smaltimento delle acque di sentina, delle acque di lavaggio (*slops*), delle morchie aventi punto di infiammabilità superiore a 60° e delle acque di zavorra da bordo delle navi in sosta nel porto di Taranto ed in rada è stato affidato con decreto n. 84 in data 7 agosto 2018 per il periodo dal 1° ottobre 2018 al 30 settembre 2021.

³⁸ Decreto presidenziale n. 155 del 2 dicembre 2021.

5.3 Traffico portuale

Al fine di creare nuove opportunità di crescita, l'AdSP persegue una strategia di diversificazione dei traffici per potenziare lo sviluppo della movimentazione dei *container*, dei servizi logistici e del traffico passeggeri.

Sul piano delle merci movimentate, il porto di Taranto sta attraversando una fase di perdurante declino. Il volume del traffico merci si è ridotto da 20,4 milioni di tonnellate nel 2018 a 18,1 milioni nel 2019, per attestarsi a 15,8 milioni al termine del 2020 (-22,8 per cento nel biennio).

Il principale settore responsabile di tale andamento è il traffico di rinfuse solide, riferito all'industria siderurgica, che costituisce circa il 53 per cento del cargo movimentato nel porto di Taranto (nel 2018 era il 57,3 per cento). I volumi hanno conosciuto negli ultimi anni una notevole riduzione a causa della crisi del comparto e delle alterne vicende che hanno interessato lo stabilimento siderurgico. Nel 2020 i volumi hanno registrato una riduzione del 9,6 per cento, accentuata dagli effetti della pandemia sulla produzione siderurgica, con una movimentazione di 8.290.602 tonnellate.

Una componente importante del traffico portuale è costituita dal traffico di rinfuse liquide, che rappresenta il 27 per cento del totale delle merci movimentate (nel 2018 era il 18,5 per cento). Anche tale settore ha subito, nel 2020, una contrazione rispetto al 2019 (-1,5 per cento), attestandosi su un totale di 4.278.384 tonnellate.

Il restante 20 per cento (24,2 per cento nel 2018) è costituito da merci varie (prodotti siderurgici finiti, pale eoliche, ecc.), pari a 3.208.996 tonnellate nel 2020, con un decremento percentuale rispetto al 2019 del 30,4 per cento.

In relazione al traffico *container*, l'anno 2020 ha visto il rilancio dell'attività di movimentazione grazie all'avvio dell'operatività del *terminal* presso il molo polisettoriale, a seguito della ultimazione dei lavori di riqualificazione della banchina e degli interventi di dragaggio nell'area antistante. Nel corso dell'anno hanno ripreso ad essere movimentati in totale 5.512 T.e.u.³⁹

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, lo scalo ionico avrebbe notevoli potenzialità, legate alle specificità territoriali storiche, culturali e naturalistiche nonché all'offerta infrastrutturale,

³⁹ "Twenty-foot equivalent unit", unità di misura standard di lunghezza nel trasporto dei container.

adeguata ad accogliere anche navi di ultima generazione. I passeggeri in transito nel 2018 sono stati 658, cresciuti a 9.200 nel 2019, grazie all'inserimento del porto di Taranto nelle rotte di alcune compagnie crocieristiche, per poi tornare ad azzerarsi nel 2020 a causa dell'emergenza legata al Covid-19, che ha comportato la cancellazione di tutti gli scali prenotati.

La riduzione del volume dei traffici si riflette sulle collegate entrate tributarie, come si evince dalla tabella seguente che mette a confronto i dati aggregati relativi al traffico registrato negli anni 2018-2020, con i relativi proventi finanziari legati alla movimentazione delle merci.

Tabella 13 - Traffico portuale e relativo gettito

	2018	2019	2020	Δ % 20/19
MERCI (tonnellate)				
- Rinfuse liquide	3.779.132	4.344.056	4.278.384	-1,5
- Rinfuse solide	11.702.407	9.170.869	8.290.602	-9,6
- Merci varie	4.951.896	4.610.246	3.208.996	-30,4
Totale Merci	20.433.435	18.125.171	15.777.982	-12,9
CONTAINER (unità TEU movimentate)	0	0	5.512	100
NAVI (unità)	1.790	1.993	1.884	-5,5
PASSEGGERI (unità)	658	9.205	0	-100
Tasse portuali sulle merci (accert.ti)	12.383.915	12.351.464	9.385.893	-24,0
Tasse di ancoraggio (accert.ti)	4.428.363	5.712.747	4.038.463	-29,3
Totale Tasse	16.812.278	18.064.211	13.424.356	-25,7

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

5.4 Attività negoziale

Per l'acquisizione di beni, servizi e lavori l'AdSP si è recentemente dotata di un nuovo regolamento interno, adottato con decreto n. 29 del 11 marzo 2021, in sostituzione del precedente regolamento emanato con decreto n. 70 del 15 giugno 2018.

La revisione del vigente regolamento si è resa necessaria per adeguarlo alle modifiche legislative intervenute in materia e, in particolare, alle disposizioni introdotte dal d.l. 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla l. 14 giugno 2019, n. 55, ed al regime derogatorio introdotto dal d.l. 16 luglio 2020, n. 76 (c.d. "Decreto semplificazioni"), convertito con modifica dalla legge 11 settembre 2020, n. 120. Con l'occasione, l'Ente si è dotato di uno strumento più pratico, sistematico ed aggiornato che consente di efficientare i processi interni, migliorare la programmazione e favorire l'attività di monitoraggio e controllo.

Con decreto n. 136 del 9 dicembre 2019 è stato istituito l’Albo telematico degli operatori economici per lo svolgimento delle procedure negoziate di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alla soglia comunitaria, ai sensi dell’art. 36, comma 2, del d.lgs. n. 50 del 2016, nonché per le procedure di cui all’art. 1 del d.l. n. 76 del 2020.

A tal fine, l’Ente si è dotato, altresì, di una piattaforma di *e-procurement* per le gare telematiche, in ottemperanza alle disposizioni di cui all’art. 40 del d.lgs. n. 50 del 2016, e di un regolamento per l’accreditamento, la valutazione, il funzionamento e la gestione dell’Albo.

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

Per gli affidamenti diretti, l’Ente osserva il principio di rotazione degli inviti e degli affidamenti, a norma dell’art. 36, comma 1, del citato d.lgs. n. 50 del 2016 e delle Linee guida Anac n. 4 recanti “*Procedure per l’affidamento dei contratti pubblici di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria, indagini di mercato e formazione e gestione degli elenchi di operatori economici*”.

Il rispetto del principio di rotazione è assicurato anche dalla disciplina dettata in materia dal regolamento interno per l’acquisizione di beni, servizi e lavori.

L’attività negoziale dell’AdSP del Mar Ionio è svolta da due distinti settori: la Sezione gare e contratti e la Sezione economato. La prima è competente per le acquisizioni di importo superiore ad euro 40.000 e per gli affidamenti dei lavori pubblici, la seconda per le altre tipologie di affidamento ed alcune materie particolari elencate dal regolamento interno.

Nelle tabelle che seguono sono riportati i dati relativi ai contratti stipulati dalla Sezione gare e contratti negli anni 2019-2020, distinti per tipologia di procedura adottata e relativa spesa sostenuta.

Tabella 14 – Procedure di affidamento anno 2019 - Sezione gare e contratti

Tipologia	Numero contratti	Totale spesa	Incid. % su tot. contratti	Incid. % su tot. spesa
Affidamento diretto art. 36, c. 2, lett. a) d.lgs. 50/2016 (anche mediante piattaforma MePA)	12	286.028	66,7	1,9
Procedura competitiva con negoziazione art. 36, c. 2, lett. b) d.lgs. 50/2016	3	280.522	16,7	1,9
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando di gara art. 63 d.lgs. 50/2016	1	245.755	5,6	1,7
Procedura aperta art.60 d.lgs. 50/2016	2	14.000.779	11,1	94,5
Convenzioni Consip, accordi quadro	0	0	0,0	0,0
TOTALE	18	14.813.084	100	100

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Come si evince dalla tabella precedente, il 66,6 per cento dei contratti è in affidamento diretto e la relativa spesa assorbe appena l' 1,9 per cento della spesa complessivamente sostenuta. Si segnala che nel corso del 2019, a seguito dell'approvazione di perizie di variante, sono stati sottoscritti n. 5 atti aggiuntivi/atti di sottomissione per un importo complessivo di euro 4.105.2016 (dato non riportato in tabella).

Tabella 15 – Procedure di affidamento anno 2020 - Sezione gare e contratti

Tipologia	Numero contratti	Totale spesa	Incid. % su tot. contratti	Incid. % su tot. spesa
Affidamento diretto art. 36, c. 2, lett. a) d.lgs. 50/2016 (anche mediante piattaforma MePA)	18	376.646	75,0	3,1
Procedura competitiva con negoziazione art. 36, c. 2, lett. b) d.lgs. 50/2016	1	114.000	4,2	0,9
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando di gara art. 63 d.lgs. 50/2016	2	109.724	8,3	0,9
Procedura aperta art.60 d.lgs. 50/2016	3	11.533.753	12,5	95,0
Convenzioni Consip, accordi quadro	0	0	0,0	0,0
TOTALE	24	12.134.123	100	100

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Con riferimento all'anno 2020, avendo la normativa emergenziale innalzato le soglie dell'affidamento diretto per servizi e forniture da euro 40.000 a euro 75.000 e a euro 150.000 per lavori, il numero degli appalti stipulati con affidamento diretto ha raggiunto il 75 per cento del totale dei contratti (pari al 3,1 per cento della spesa totale).

Come ulteriore attività contrattuale, nel corso del 2020 sono stati stipulati, a seguito

dell'approvazione delle perizie di variante, n. 6 atti aggiuntivi/atti di sottomissione per un importo complessivo di € 7.667.209 (dato non riportato in tabella).

Nelle tabelle seguenti sono poste, invece, a raffronto le diverse tipologie di affidamenti effettuati dalla Sezione economato nel biennio 2019-2020.

Tabella 16 – Procedure di affidamento anno 2019 - Sezione economato

Tipologia	Numero contratti	Totale spesa	Incid. % su tot. contratti	Incid. % su tot. spesa
Affidamento diretto art. 36, c. 2, lett. a) d.lgs. 50/2016 (anche mediante piattaforma MePA)	32	256.168	58,2	32,3
Affidamento diretto con confronto di più offerte economiche (mediante piattaforma MePA)	13	91.933	23,6	11,6
Convenzioni Consip, accordi quadro	10	445.075	18,2	56,1
TOTALE	55	793.176	100	100

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 17 – Procedure di affidamento anno 2020 - Sezione economato

Tipologia	Numero contratti	Totale spesa	Incid. % su tot. contratti	Incid. % su tot. spesa
Affidamento diretto art. 36, c. 2, lett. a) d.lgs. 50/2016 (anche mediante piattaforma MePA)	31	242.954	64,6	32,5
Affidamento diretto con confronto di più offerte economiche (mediante piattaforma MePA)	6	43.263	12,5	5,8
Convenzioni Consip, accordi quadro	11	461.572	22,9	61,7
TOTALE	48	747.789	100	100

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Per la Sezione economato è da rilevare come la quota principale della spesa totale attenga a contratti stipulati tramite convenzioni Consip per le forniture di energia elettrica, telefonia fissa e mobile, effettuati ai sensi dell'art. 1, co. 7, del d.l. 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. Relativamente agli accordi quadro, i contratti afferiscono i servizi di *cloud computing*, di sicurezza, di realizzazione di portali e servizi *online* e di cooperazione applicativa per le Pubbliche amministrazioni, effettuati ai sensi dell'art. 1, co. 512, l. 28 dicembre 2015, n. 208.

5.5 Partecipazioni societarie

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

I contributi in conto esercizio erogati alla società partecipata negli anni 2019 e 2020 corrispondono, rispettivamente, a euro 141.603 ed euro 140.076, determinati sulla base dei bilanci di previsione redatti dall'Agenzia ed approvati dal socio.

L'AdSP deteneva partecipazioni in altre due società, entrambe poste in liquidazione negli anni passati.

Una partecipazione, pari al 33 per cento del capitale sociale, era detenuta nella società consortile "Distripark Taranto S.c.r.l.", costituita nel 2002 con lo scopo sociale del supporto ai servizi ferroviari e posta in liquidazione in data 16 novembre 2015.

Nel corso del 2021 si è registrato il trasferimento a titolo gratuito all'AdSP di tutti gli *assets* del complesso aziendale della società in liquidazione. Ciò a seguito della modifica del soggetto attuatore del progetto "Distripark" per la realizzazione di una piattaforma logistica in area retroportuale, di cui alla delibera Cipe n. 155 in data 21 dicembre 2000, non più individuato nella società consortile ma nella stessa AdSP, in conformità al nulla osta del Mise all'istanza di subentro di cui alla nota in data 20 novembre 2019, n. 1848.

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

5.6 Contenzioso

Negli anni in esame l'AdSP ha gestito numerosi contenziosi, afferenti in misura prevalente la materia degli appalti pubblici, senza particolare impatto sul bilancio dell'Ente, stante l'esito favorevole della maggior parte degli stessi.

Da segnalare l'esito favorevole, nel corso del 2020, di due giudizi pendenti dinanzi alla Corte di cassazione, promossi dall'Agenzia delle entrate avverso le sentenze della Commissione tributaria regionale di Bari - Sezione distaccata di Taranto, di conferma dei provvedimenti di primo grado di accoglimento del ricorso dell'Autorità portuale avverso gli avvisi di

accertamento emessi dall'Amministrazione finanziaria per imposte non pagate a titolo di Irpeg, Ilor, Irap ed Iva, pari a euro 7.828.138, sui proventi riscossi dall'Ente a titolo di canoni per la concessione di beni demaniali. La Corte di legittimità ha ritenuto che le attività oggetto del giudizio svolte dall'Autorità portuale fossero riconducibili nell'alveo delle funzioni statali e non in quello delle attività di impresa, dovendo essere funzionali e correlate all'interesse statale al corretto funzionamento delle aree portuali.

Per quanto precede, non risulta più valorizzata, già dall'esercizio finanziario 2019, la riserva di accantonamento all'interno del patrimonio netto di euro 6.673.718, relativa al suddetto contenzioso giudiziario, come peraltro già indicato nelle precedenti relazioni di questa Sezione (vedasi determinazione del 28 febbraio 2017, n. 12).

6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il rendiconto dell'esercizio 2019 è stato deliberato dal Comitato di gestione in data 29 giugno 2020, nel rispetto dei termini previsti dalla normativa emergenziale,⁴⁰ ed è stato approvato dal Ministero vigilante il 31 agosto 2020, previo parere favorevole del Mef.

Analogamente, il rendiconto dell'esercizio 2020 è stato deliberato dal Comitato di gestione in data 28 aprile 2021 ed è stato approvato dal Ministero vigilante il 2 luglio 2021, previo parere favorevole del Mef.

I rendiconti in esame sono ancora redatti in conformità agli artt. 36 ss. del regolamento di amministrazione e contabilità redatto ai sensi dell'art. 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, adottato dal Comitato dell'ex Autorità portuale con delibera n. 6 del 17 luglio 2007 ed approvato dal Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, in data 6 novembre 2007. Si rileva, pertanto, la mancata adozione del nuovo regolamento di amministrazione e contabilità che il Comitato di gestione dell'AdSP deve adottare ai sensi dell'art. 6, c. 8, della legge n. 84 del 1994.

Gli elaborati contabili sono composti dal conto di bilancio (distinto in rendiconto finanziario decisionale e gestionale), dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa. Al rendiconto si accompagna la situazione amministrativa, la relazione sulla gestione, la relazione illustrativa del Presidente e la relazione del Collegio dei revisori dei conti.

La contabilità finanziaria si affianca ad un sistema di contabilità economico-patrimoniale impostato secondo i principi stabiliti dal d.p.r. 27 febbraio 2003, n. 97, nel rispetto del nuovo sistema contabile integrato e armonizzato di cui alla legge 31 dicembre 2009, n. 196 ed al relativo d.lgs. attuativo 31 maggio 2011, n. 91.

Il rendiconto è corredata, pertanto, dalla tabella di correlazione con le voci del Piano dei conti integrato previsto dal d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132 e aggiornato con decreto del Mef 25 gennaio 2019, dal prospetto riepilogativo della spesa classificata in base alle missioni ed ai programmi, di cui al d.p.c.m. 12 dicembre 2012 ed alla circolare Mef n. 23 del 13 maggio 2013, nonché dall'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, di cui al d.p.c.m. del 22 settembre 2014,

⁴⁰ L'art. 107 del d.l. 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla l. 24 aprile 2020, n. 27, ha differito l'ordinario termine di adozione dei rendiconti o dei bilanci d'esercizio (30 aprile 2020) al 30 giugno 2020, in considerazione della straordinaria situazione di emergenza sanitaria derivante dalla diffusione dell'epidemia da Covid-19.

che evidenzia, nel 2019, un anticipo medio nei tempi di pagamento di 2 giorni rispetto alla naturale scadenza dei debiti commerciali, anticipo incrementato a 17 giorni nel 2020.

A decorrere dal 1° gennaio 2019, è stato esteso alle Autorità di sistema portuale, con decreto del Mef in data 28 maggio 2018, il sistema di codifiche gestionali Siope, con le relative modalità di rilevazione e ordinazione degli incassi e dei pagamenti previste dall'art. 14 della legge n. 196 del 2009. In tale contesto, l'AdSP ha predisposto, per gli anni 2019 e 2020, il prospetto delle entrate e delle uscite dei dati Siope al mese di dicembre, contenente i valori cumulati dell'anno di riferimento e la relativa situazione delle disponibilità liquide.

6.1 Andamento generale della gestione

Per lo sviluppo delle infrastrutture portuali l'AdSP del Mar Ionio ha ricevuto, nel biennio 2019-2020, finanziamenti statali ed europei per circa 54 milioni, che si aggiungono ai 12,2 milioni assegnati nel 2018. Una parte consistente di dette risorse non è stata riscossa ed è confluita direttamente in conto residui e una quota di essa è stata accantonata nell'avanzo vincolato di amministrazione in attesa del suo effettivo utilizzo.

Ciò ha prodotto, nel 2019, un cospicuo avanzo finanziario, ridimensionatosi immediatamente nel 2020 per effetto dei minori contributi pubblici e di una ripresa degli impegni di spesa a valere sulle risorse incamerate.

Sotto il profilo economico-patrimoniale, si registra, invece, un andamento più lineare, con significativi avanzi economici in tutti gli esercizi e una conseguente crescita del fondo di dotazione.

Nella tabella che segue si illustrano i più significativi saldi contabili emergenti dai rendiconti esaminati, posti a raffronto con quelli dell'esercizio 2018, cui farà seguito un'analisi più approfondita della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale dell'Ente.

Tabella 18 – Principali risultati della gestione

	2018	2019	Var. % 19-18	2020	Var. % 20-19
a) Avanzo finanziario di competenza	-3.184.145	64.712.819	2132,3	1.301.860	-102,0
- saldo corrente	16.119.203	21.239.546	31,8	14.949.686	-29,6
- saldo in c/capitale	-19.303.348	43.473.273	325,2	-16.251.546	-137,4
b) Avanzo d'amministrazione	152.281.266	217.053.660	42,5	215.736.654	-0,6
<i>di cui quota disponibile</i>	136.368.104	207.654.453	52,3	201.688.781	-2,9
c) Saldo di cassa al 31/12	211.744.372	199.092.283	-6,0	193.652.227	-2,7
d) Avanzo economico	11.644.949	16.654.814	43,0	10.350.489	-37,8
e) Patrimonio netto	262.896.501	279.551.315	6,3	289.901.804	3,7

Fonte: rendiconto generale

Come detto, la gestione di competenza dell'esercizio 2019 chiude con un elevato avanzo finanziario di euro 64.712.819, per l'eccezionale afflusso di contributi statali in conto capitale di cui alla delibera CIPE n. 54 del 1° dicembre 2016, destinati a tre interventi di adeguamento infrastrutturale del porto di Taranto già appaltati ed in corso di esecuzione, per complessivi 50,6 milioni.

Di riflesso, nel 2020, le entrate complessive diminuiscono rispetto all'esercizio precedente di 54,8 milioni, mentre le spese, aumentate di 11,2 milioni, riducono l'avanzo finanziario ad euro 1.301.860.

L'indice di autonomia finanziaria, dato dal saldo fra le entrate correnti proprie (al netto cioè dei contributi statali di parte corrente) e le spese correnti di funzionamento (al netto degli oneri per prestazioni istituzionali), si mantiene ampiamente positivo, per quanto in forte contrazione nel 2020, sintomo di più ridotta efficienza gestionale.

Il risultato di amministrazione registra un avanzo disponibile di notevoli dimensioni, passato da 136,4 milioni nel 2018 a 201,7 milioni nel 2020. La quota vincolata è costituita, principalmente, da finanziamenti riscossi ma non ancora impegnati ed è pari a 14 milioni al termine del 2020.

La consistenza di cassa si è ridotta dell'8,5 per cento nel biennio, per effetto dei più cospicui pagamenti in conto residui, a fronte di riscossioni in calo.

Sotto il profilo economico, la gestione del 2019 chiude con un avanzo di 16.654.814 euro, in aumento del 43 per cento rispetto all'esercizio precedente. L'avanzo economico dell'esercizio 2020 si attesta, invece, a euro 10.350.489, per effetto del più ridotto saldo della gestione

caratteristica. L'avanzo di entrambi gli esercizi è confluito direttamente nel fondo di dotazione del patrimonio netto, cresciuto da 262,9 milioni nel 2018 a 289,9 milioni nel 2020.

6.2 Rendiconto finanziario

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati risultanti dal conto del bilancio 2019 e 2020, posti a raffronto con quelli del 2018.

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

	2018	2019	Var. % 2019/2018	2020	Var. % 2020/2019
<u>ACCERTAMENTI</u>					
Correnti	24.787.436	30.585.171	23,4	23.065.733	-24,6
In conto capitale	12.287.381	50.894.808	314,2	3.739.166	-92,6
Per partite di giro	1.897.010	1.984.334	4,6	1.837.866	-7,4
Totale entrate	38.971.827	83.464.313	114,2	28.642.765	-65,7
<u>IMPEGNI</u>					
Correnti	8.668.233	9.345.625	7,8	8.116.047	-13,2
In conto capitale	31.590.729	7.421.535	-76,5	19.990.712	169,4
Per partite di giro	1.897.010	1.984.334	4,6	1.837.866	-7,4
Totale spese	42.155.972	18.751.494	-55,5	29.944.625	59,7
Avanzo finanziario	-3.184.145	64.712.819	2132,3	-1.301.860	-102,0

Fonte: rendiconto gestionale

L'incremento dell'avanzo finanziario, tra il 2018 ed il 2019, è riconducibile, principalmente, alla gestione in conto capitale, che registra un inedito avanzo di competenza di 43 milioni. La gestione corrente, che al contrario di quella in conto capitale è comunemente in avanzo, contribuisce al saldo finanziario di competenza per 21,2 milioni.

Nel 2020, azzerandosi il contributo statale, la gestione in conto capitale torna nuovamente in disavanzo per 16,2 milioni e il saldo finanziario di competenza chiude con un disavanzo di euro 1.301.860.

È da sottolineare, al riguardo, come per effetto dell'eccezionale afflusso di finanziamenti, peraltro esauritosi nel 2019, l'incidenza delle entrate correnti sulle entrate totali sia passata dal 37 per cento, nel 2019, all'81 per cento nel 2020.

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

Tabella 20 - Rendiconto gestionale

	2018	2019	Var.% 19/18	2020	Var.% 20/19
ENTRATE CORRENTI					
Entrate tributarie	16.938.343	18.199.480	7,4	13.549.956	-25,5
Vendita di beni e prestazione di servizi	0	0	0,0	0	0,0
Redditi e proventi patrimoniali	1.456.841	2.908.313	99,6	1.630.693	-43,9
Poste correttive e compensative di spese correnti	6.285.882	9.340.778	48,6	7.499.743	-19,7
Entrate non classificabili in altre voci	106.370	136.600	28,4	385.341	182,1
TOTALE	24.787.436	30.585.171	23,4	23.065.733	-24,6
ENTRATE IN CONTO CAPITALE					
Realizzo di valori mobiliari	0	0	0,0	0	0,0
Riscossione di crediti	0	6.667	100	5.738	-13,9
Trasferimenti dello Stato	11.688.723	50.582.980	332,7	0	-100
Trasferimenti della Regione	0	0	0,0	0	0,0
Trasferimenti da altri enti del settore pubblico	531.547	210.568	-60,4	3.700.307	1657,3
Assunzione di altri debiti finanziari	67.111	94.593	40,9	33.121	-65,0
TOTALE	12.287.381	50.894.808	314,2	3.739.166	-92,6
PARTITE DI GIRO	1.897.010	1.984.334	4,6	1.837.866	-7,4
TOTALE GENERALE ENTRATE	38.971.827	83.464.313	114,2	28.642.765	-65,7
	2018	2019	Var.% 19/18	2020	Var.% 20/19
USCITE CORRENTI					
Uscite per gli organi dell'Ente	360.123	356.955	-0,9	332.518	-6,8
Oneri per il personale in attività di servizio	3.827.898	3.918.278	2,4	3.746.113	-4,4
Acquisto di beni di consumo e di servizio	472.321	462.552	-2,1	421.423	-8,9
Uscite per prestazioni istituzionali	3.233.016	3.776.519	16,8	2.701.941	-28,4
Trasferimenti passivi	148.084	239.367	61,6	268.546	12,2
Oneri finanziari	19.313	25.110	30,0	5.058	-79,9
Oneri tributari	297.087	285.695	-3,8	281.274	-1,5
Poste correttive e compens.ve di entrate correnti	29.242	0	-100	22.298	100
Uscite non classificabili in altre voci	281.149	281.149	0,0	336.876	19,8
TOTALE USCITE CORRENTI	8.668.233	9.345.625	7,8	8.116.047	-13,2
USCITE IN CONTO CAPITALE					
Acquisto beni di uso durevole e opere immob.ri	30.700.191	7.032.354	-77,1	15.666.208	122,8
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	55.096	82.921	50,5	440.190	430,8
Partecip. a progetti EU e acquisto di val. mobil.ri	738.214	210.823	-71,4	3.743.696	1675,7
Indennità di anzian. al personale cess. dal serv.	97.228	95.437	-1,8	140.618	47,3
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	31.590.729	7.421.535	-76,5	19.990.712	169,4
PARTITE DI GIRO	1.897.010	1.984.334	4,6	1.837.866	-7,4
TOTALE GENERALE USCITE	42.155.972	18.751.494	-55,5	29.944.625	59,7
Risultato finanziario	-3.184.145	64.712.819	2132,3	-1.301.860	-102,0

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto gestionale

Nell'ambito delle entrate correnti, le risorse tributarie (tasse portuali e tasse di ancoraggio) si mostrano in sensibile aumento nel 2019 rispetto al 2018 (+7,4 per cento), per poi diminuire drasticamente nel 2020 a causa degli effetti dell'emergenza sanitaria (-25,5 per cento).

I redditi e proventi patrimoniali (canoni demaniali) seguono lo stesso andamento, accentuato dalla circostanza che nel 2020 non si è proceduto all'accertamento di tutti i canoni.

Le poste correttive e compensative di spese correnti si riferiscono a recuperi e rimborsi, ma soprattutto al concorso da parte dello Stato per le spese di servizi di manutenzione, illuminazione e pulizia ordinaria. Il contributo, assegnato a valere sul fondo perequativo istituito dall'art.1, co. 983, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, ed interamente riscosso nei rispettivi esercizi di competenza, ammonta ad euro 9.260.998 nel 2019 e ad euro 7.466.498 nel 2020.

Le "entrate non classificabili in altre voci" si riferiscono, nel 2019, a canoni di concessione per la gestione di rifiuti prodotti dalle navi e diritti di accesso, mentre nel 2020, a questi si aggiungono anche rimborsi da parte Mit (pari a euro 263.068) per gli indennizzi riguardanti la disapplicazione della tassa di ancoraggio.

Passando alle entrate in conto capitale, i dati mostrano un incremento considerevole nel 2019 a seguito dell'accertamento di un finanziamento statale di 50,6 milioni destinato ad opere già in corso nel 2019, il cui avvio è stato reso possibile grazie all'utilizzo di fondi propri dell'AdSP. Il contributo riguarda, principalmente, l'intervento per la ricostruzione dell'impalcato in calcestruzzo della testata inagibile del molo San Cataldo (18,8 milioni), i lavori di riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisettoriale (15 milioni) e l'adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto, tutte opere ultimate entro il 2021.

L'AdSP ha provveduto, nel 2021, a vincolare le somme rinvenienti dal predetto finanziamento per la quota eccedente gli impegni già assunti in bilancio.

La posta "trasferimenti da altri enti del settore pubblico" si riferisce, in particolare, ad accertamenti di entrata (pari a 3,7 milioni nel 2020) per la partecipazione a progetti comunitari, le cui spese saranno rimborsate all'Ente in esito alle attività progettuali nell'ambito dei programmi comunitari (Pon e Interreg 2014-2020) in materia di tutela dell'ambiente e della legalità.

Sul versante delle uscite, le spese correnti crescono del 7,8 per cento nel 2019 (rispetto al 2018) e si riducono nel 2020 del 13,2 per cento, con una oscillazione da attribuire, principalmente, all'andamento delle spese di personale e a quelle per prestazioni istituzionali.

Quanto alle spese per prestazioni istituzionali, pari a 3,8 milioni nel 2019 e a 2,7 milioni nel 2020, queste si compongono, principalmente, di oneri per utenze e servizi di vigilanza in ambito portuale, nonché spese relative a contratti di manutenzione ordinaria delle parti comuni.

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

Le "uscite non classificabili in altre voci" ospitano le spese relative al versamento al bilancio dello Stato per le misure di contenimento della spesa, che l'AdSP ha effettuato nel 2019 in misura pari a euro 281.149 e nel 2020 per euro 308.863. A queste si aggiungono le spese per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori.

Tra le spese in conto capitale, in calo nel 2019 rispetto al 2018, figurano nuovamente in crescita (+122,8 per cento) gli impegni di spesa per l'acquisto di beni di uso durevole, relativi alla realizzazione di un sistema gestionale integrato e di un laboratorio scientifico merceologico, mentre gli impegni per le opere infrastrutturali del porto risultano stabili.⁴¹ In forte crescita anche gli impegni relativi alla partecipazione a progetti comunitari.

Le spese relative all'acquisto di immobilizzazioni tecniche si riferiscono alla fornitura di macchine e mobili d'ufficio per le sedi dell'AdSP.

Infine, nel capitolo relativo alle indennità di anzianità al personale cessato dal servizio sono impegnate le somme relative alla cessazione dal servizio di due dipendenti (uno nel 2019 ed uno nel 2020), oltre all'aconto dell'imposta sostitutiva sul Tfr prevista dal d.lgs. 18 febbraio 2000, n. 47.

6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui

La situazione amministrativa espone, al 31 dicembre 2019, un avanzo di amministrazione pari a euro 217.053.660, con un incremento del 42,5 per cento rispetto al 2018; la quota disponibile corrisponde a euro 207.654.453 e la consistenza della cassa alla fine dell'esercizio è pari a euro 199.092.283, in flessione del 6 per cento rispetto alla cassa di inizio esercizio. I residui attivi

⁴¹ L'impegno di spesa si riferisce, sostanzialmente, all'intervento di dragaggio dei sedimenti dell'area antistante il molo polisettoriale ed alla variante della banchina di levante del molo S. Cataldo.

ascendono a euro 96.514.605 (+58,6 per cento), a differenza dei residui passivi che si riducono a euro 78.553.228 (-34,7 per cento).

I dati relativi alla composizione della situazione amministrativa degli esercizi all'esame sono esposti nella tabella che segue:

Tabella 21 - Situazione amministrativa

	2019	2020
Consistenza di cassa all'inizio dell'esercizio	211.744.372	199.092.283
Riscossioni		
in c/competenza	31.245.938	22.570.424
in c/residui	16.576.241	15.399.610
Totale riscossioni	47.822.179	37.970.034
Pagamenti		
in c/competenza	11.275.778	15.085.568
in c/residui	49.198.490	28.324.522
Totale pagamenti	60.474.268	43.410.090
Consistenza di cassa alla fine dell'esercizio	199.092.283	193.652.227
Residui attivi		
degli esercizi precedenti	44.296.230	81.077.367
dell'esercizio	52.218.375	6.072.341
Totale residui attivi	96.514.605	87.149.708
Residui passivi		
degli esercizi precedenti	71.077.512	50.206.224
dell'esercizio	7.475.716	14.859.057
Totale residui passivi	78.553.228	65.065.281
Avanzo di amminist.ne alla fine dell'esercizio	217.053.660	215.736.654
Parte vincolata		
Trattamento di fine rapporto	1.658.802	1.746.840
Crediti di difficile esigibilità	324.937	324.937
Immobilizzazioni finanziarie	6.413	6.413
Finanziamenti da utilizzare	7.409.055	11.809.055
Art. 199, lett.a), d.l. n. 34/2020	0	160.628
Totale quota vincolata	9.399.207	14.047.873
Totale quota disponibile	207.654.453	201.688.781

Fonte: rendiconto generale

La parte vincolata dell'avanzo di amministrazione, al 31 dicembre 2019, ammonta a 9.399.207, di cui euro 7.409.055 per finanziamenti non ancora utilizzati eccedenti gli impegni assunti per

i lavori di riqualificazione del molo polisettoriale e di ammodernamento della banchina di ormeggio.

Al 31 dicembre 2020, tutte le componenti della situazione amministrativa si mostrano in flessione, a cominciare dall'avanzo di amministrazione, pari a 215.736.654 (-0,6 per cento). La consistenza di cassa si riduce di un ulteriore 2,7 per cento, attestandosi a euro 193.652.227, mentre il volume dei residui si contrae del 9,7 per cento, per gli attivi, e del 17,2 per cento, per i passivi.

La parte vincolata dell'avanzo di amministrazione ha raggiunto nel 2020 euro 14.047.873, per effetto, principalmente, del vincolo di destinazione sui contributi in conto capitale accertati nel 2019 ed eccedenti gli impegni di spesa relativi ai lavori per la ricostruzione dell'impalcato della testata inagibile del molo San Cataldo (euro 4.800.000) e per la riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo San Cataldo (euro 5.500.000). A questi si aggiunge la rideterminazione in euro 1.509.055 del vincolo di destinazione costituito nel 2019 sulle somme eccedenti i lavori di riqualificazione del molo polisettoriale, per economie pari a 5,9 milioni.

Nel complesso, i dati mostrano un avanzo di amministrazione di considerevoli proporzioni, indice della presenza di una massa di risorse finanziarie disponibili non utilizzate. Tale situazione è l'effetto di prolungati ritardi nell'avanzamento delle opere della ex Autorità portuale di Taranto, ritardi che l'AdSP sta lentamente recuperando. L'effetto è particolarmente visibile nella contrazione della mole dei residui passivi, che al termine del 2014 avevano raggiunto i 263 milioni, andatisi progressivamente riducendo fino agli attuali 65 milioni nel 2020.

Al riguardo, si osserva come le cospicue dimensioni delle somme incassate dall'Ente e rimaste nella sua libera disponibilità, pari a circa 193 milioni nel 2020, appaiano in contrasto con la modesta entità delle somme con vincolo di destinazione, pari a soli 14 milioni, specie se si considera che le opere completate, come si evince dai conti d'ordine, ammontano a soli 80 milioni, a fronte di lavori in corso per 392 milioni nel 2020.

Dall'esame delle risultanze di bilancio dell'ultimo decennio si evince, tuttavia, come le riscossioni correnti abbiano costantemente finanziato, anche mediante l'applicazione dell'avanzo di bilancio, una parte importante della spesa in conto capitale e come queste entrate correnti, nella misura in cui le spese effettuate sono state rimborsate dal finanziamento pubblico, abbiano contribuito a generare avanzo disponibile.

È comunque di fondamentale importanza che l'Ente rappresenti con chiarezza lo stato degli investimenti eterofinanziati, dando immediata evidenza dei vincoli gravanti sul bilancio e garantendo la costante corrispondenza tra entrate e spese vincolate.

La nota integrativa si limita, al riguardo, ad individuare le singole quote vincolate ed a menzionarne la specifica destinazione, ma non fornisce la dovuta dimostrazione delle ragioni che hanno portato a determinare la quota vincolata nelle dette misure.

Unitamente all'esigenza di una nota integrativa più esplicita ed esaustiva, si rappresenta, altresì, l'esigenza che il Collegio dei revisori supervisioni attentamente le operazioni di riaccertamento dei residui e verifichi l'esatta corrispondenza fra la parte attiva e quella passiva ai fini della corretta determinazione delle quote vincolate.

Per una più analitica visione della situazione dei residui, si mettono a confronto nella tabella successiva, per ciascuna delle due annualità 2019 e 2020, la parte corrente del conto residui, quella in conto capitale e le partite di giro, con separata evidenza delle risultanze complessive.

I dati mostrano come, muovendo da un totale di residui attivi di 60,9 milioni al 31 dicembre 2018, nell'arco del biennio l'AdSP abbia accumulato ulteriori residui per un totale di 87,1 milioni, in larga misura derivanti dalla gestione in conto capitale.

Tabella 22 - Gestione dei residui anni 2019-2020

RESIDUI ATTIVI	Correnti	In conto capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza all'1.1.2019	3.376.464	57.420.115	78.617	60.875.196
Riscossioni	2.685.273	13.854.115	36.853	16.576.241
Variazioni	-2.706	0	-19	-2.725
Residui da residui al 31.12.2019	688.485	43.566.000	41.745	44.296.230
Residui di competenza es. 2019	3.187.434	48.956.568	74.373	52.218.375
Totale residui attivi al 31.12.2019	3.875.919	92.522.568	116.118	96.514.605
Riscossioni	3.230.419	12.110.453	58.738	15.399.610
Variazioni	-34.803	0	-2.825	-37.628
Residui da residui al 31.12.2020	610.697	80.412.115	54.555	81.077.367
Residui di competenza es. 2020	2.364.215	3.666.307	41.819	6.072.341
Totale residui attivi al 31.12.2020	2.974.912	84.078.422	96.374	87.149.708
RESIDUI PASSIVI	Correnti	In conto capitale	Partite di giro	Totale
Consistenza all'1.1.2019	1.393.320	118.851.651	93.331	120.338.302
Pagamenti	809.969	48.297.425	91.096	49.198.490
Variazioni	-52.300	-9.984	- 16	-62.300
Residui da residui al 31.12.2019	531.051	70.544.242	2.219	71.077.512
Residui di competenza es. 2019	1.687.260	5.699.868	88.588	7.475.716
Totale residui passivi al 31.12.2019	2.218.311	76.244.110	90.807	78.553.228
Pagamenti	1.443.144	26.799.355	82.023	28.324.522
Variazioni	-17.277	-5.205	0	-22.482
Residui da residui al 31.12.2020	757.890	49.439.550	8.784	50.206.224
Residui di competenza es. 2020	1.032.544	13.708.253	118.260	14.859.057
Totale residui passivi al 31.12.2020	1.790.434	63.147.803	127.044	65.065.281

Fonte: rendiconto gestionale 2019 e 2020

L’evoluzione dei residui attivi, in crescita rispetto al 2018 per il più consistente afflusso di nuovi finanziamenti, mostra un andamento fisiologico per la gestione corrente, caratterizzata da ridotta movimentazione in conto residui, mentre la gestione in conto capitale evidenzia un significativo afflusso di residui provenienti dalla competenza dell’esercizio 2019, pari alla quasi totalità dei finanziamenti statali accertati nell’anno per la realizzazione di tre interventi infrastrutturali, in fase di ultimazione, di importo pari a 48,7 milioni. Di questi residui attivi non risultano effettuate riscossioni nel corso del 2020. Le riduzioni di residui intervenute nel 2020, pari a 12,1 milioni, riguardano pregressi interventi di bonifica ambientale.

La capacità di riscossione dei residui attivi è in rapida diminuzione, passando dal 44,8 per cento, nel 2018, al 27,2 per cento, nel 2019, al 16 per cento, nel 2020.⁴²

I residui passivi, che al 31 dicembre 2018 avevano raggiunto il considerevole importo di euro 120.338.302, risultano ridotti al 31 dicembre 2020 a 65.065.281 milioni, costituiti per il 97 per cento da residui passivi in conto capitale.

La gestione dei residui passivi dell'esercizio 2019 è caratterizzata dal cospicuo smaltimento di residui in conto capitale, per complessivi 48,3 milioni, risalenti ad impegni assunti, principalmente, nel 2011 e nel 2014. Il *trend* in riduzione è proseguito nel 2020, nonostante la crescita dei residui provenienti dalla competenza, per effetto del sempre elevato livello dei pagamenti, pari a complessivi 26,8 milioni.

L'indice di pagamento dei residui passivi si mostra tendenzialmente stabile, passando dal 33 per cento, nel 2018, al 40,9 per cento, nel 2019, al 36,1 per cento, nel 2020.

6.4 Conto economico

Nella tabella che segue sono esposti i dati del conto economico del 2019-2020, posti a confronto con quelli dell'esercizio precedente.

⁴² L'indice di riscossione residui è dato dal rapporto tra le riscossioni in conto residui effettuate nell'anno ed il totale dei residui attivi iscritti in bilancio all'inizio dell'esercizio.

Tabella 23 – Conto economico

	2018	2019	Var. % 2019/2018	2020	Var. % 2020/2019
A) VALORE DELLA PRODUZIONE					
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	18.471.006	21.211.083	14,8	15.302.915	-27,8
Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio	6.491.858	9.436.375	45,4	7.795.392	-17,4
TOTALE A)	24.962.864	30.647.458	22,8	23.098.307	-24,6
B) COSTI DELLA PRODUZIONE					
Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	36.455	56.828	55,9	52.470	-7,7
Per servizi	4.171.599	4.775.543	14,5	3.667.173	-23,2
Salari e stipendi	3.018.850	3.149.113	4,3	3.016.313	-4,2
Oneri sociali	770.499	737.310	-4,3	712.283	-3,4
Trattamento di fine rapporto	233.786	235.107	0,6	228.656	-2,7
Altri costi	44.039	34.470	-21,7	22.302	-35,3
Ammortamenti e svalutazioni	4.347.466	4.322.610	-0,6	4.360.287	0,9
Accantonamento per rischi		76.606	100		-100
Oneri diversi di gestione	411.956	302.540	--26,6	404.193	33,6
TOTALE B)	13.034.650	13.690.127	5,0	12.463.677	-9,0
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	11.928.214	16.957.331	42,2	10.634.630	-37,3
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-19.313	-25.097	29,9	-5.053	79,9
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0,0	0	0,0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	0	0	0,0	0	0,0
RISULTATO ECONOMICO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	11.908.901	16.932.234	42,2	10.629.577	-37,2
Imposte dell'esercizio	263.952	277.420	5,1	279.088	0,6
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	11.644.949	16.654.814	43,0	10.350.489	-37,8

Fonte: rendiconto generale 2019 e 2020

L'esercizio 2019 chiude con un avanzo economico di euro 16.654.814, con un incremento rispetto all'avanzo del 2018 del 43 per cento per effetto dell'aumento del valore della produzione (+22,8 per cento). Nel 2020, il valore della produzione si riduce del 24,6 per cento, determinando un avanzo economico di euro 10.350.489, in flessione rispetto al 2019 del 37,8 per cento.

Il valore della produzione è formato, prevalentemente, da "proventi per prestazioni e servizi", costituiti, in particolare, da canoni demaniali e tasse portuali, in evidente decremento nel 2020 a causa dei minori traffici determinati dall'emergenza sanitaria.

La voce “altri ricavi e proventi”, pari a 9.436.375 nel 2019, ospita essenzialmente il contributo dello Stato per i servizi di manutenzione, illuminazione e pulizia ordinaria, che nel 2020 si è ridotto del 19,4 per cento. La voce registra, altresì, le insussistenze del passivo relative alla riduzione dei residui passivi.

Tra le altre poste di maggior rilievo dei costi della produzione figurano i costi per il personale e quelli per servizi, oltre agli ammortamenti.

Tra i costi per servizi risultano in crescita gli oneri per lavori di manutenzione e spese di locazione, mentre sono in diminuzione gli oneri per le utenze portuali e le spese promozionali. Alla voce “oneri diversi di gestione” confluiscono le insussistenze dell’attivo relative alla riduzione dei residui attivi e gli oneri straordinari vari.

Le imposte d’esercizio si riferiscono all’Irap.

6.5 Stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti in forma aggregata i dati relativi allo stato patrimoniale dell’esercizio 2019 e 2020, posti a raffronto con quelli dell’esercizio precedente.

Tabella 24 – Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2018	2019	Var. % 2019/2018	2020	Var. % 2020/2019
A) Immobilizzazioni					
Immobilizzazioni immateriali	375.551.667	382.787.116	1,9	402.321.376	5,1
Immobilizzazioni materiali	10.873.542	6.631.596	-39,0	2.581.938	-61,1
Immobilizzazioni finanziarie	26.413	26.413	0,0	26.413	0,0
TOTALE A)	386.451.622	389.445.125	0,8	404.929.727	4,0
B) Attivo circolante					
Rimanenze	0	0	0,0	0	0,0
Crediti	60.854.385	96.454.546	58,5	87.116.126	-9,7
Disponibilità liquide	211.744.372	199.092.283	-6,0	193.652.227	-2,7
TOTALE B)	272.598.757	295.546.829	8,4	280.768.353	-5,0
C) Ratei e risconti attivi					
TOTALE ATTIVO (A+B+C)	659.050.379	684.991.954	3,9	685.698.080	0,1
PASSIVITA'	2018	2019	Var. % 2019/2018	2020	Var. % 2020/2019
A) Patrimonio netto					
Fondo di dotazione	244.577.832	262.896.501	7,5	279.551.315	6,3
Altre riserve	6.673.720	0	-100	0	0,0
Avanzi/disavanzi economico portati a nuovo	0	0	0,0	0	0,0
Avanzo/disavanzo economico d'esercizio	11.644.949	16.654.814	43,0	10.350.489	-37,8
TOTALE A)	262.896.501	279.551.315	6,3	289.901.804	3,7
B) Contributi in conto capitale	274.154.658	324.948.206	18,5	328.654.251	1,1
C) Fondi per rischi ed oneri	0	76.606	100	66.509	-13,2
D) Trattamento di fine rapporto di lavoro	1.519.132	1.658.802	9,2	1.746.840	5,3
E) Debiti					
- verso finanziatori	0	0	0,0	0	0,0
- verso fornitori	120.302.437	78.440.424	-34,8	65.011.866	-17,1
- debiti tributari	3.280	32.163	880,6	6.741	-79,0
- verso istituti di previdenza	0	11.382	100	13.092	15,0
- debiti diversi	174.371	273.056	56,6	296.977	8,8
TOTALE D)	120.480.088	78.757.025	-34,6	65.328.676	-17,0
F) Ratei e risconti passivi	0	0	0,0	0	0,0
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (A+B+C+D+E+F)	659.050.379	684.991.954	3,9	685.698.080	0,1

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto generale AdSP

Il patrimonio netto registra nel 2019 un incremento del 6,3 per cento rispetto al 2018 e nel 2020 del 3,7 per cento rispetto al 2019, in misura pari all'avanzo economico dell'esercizio interamente confluito nel fondo di dotazione.

Dal 2019, nell'ambito del patrimonio netto non è più valorizzata la riserva relativa all'accantonamento dell'importo di € 6.673.720 dovuto al contenzioso giudiziario innanzi alla

Corte di Cassazione avverso i ricorsi notificati dall’Agenzia delle Entrate a titolo di Irpeg, Ilor, Irap ed Iva, atteso l’esito del giudizio a favore dell’AdSP.

Con riguardo alle attività patrimoniali, queste si incrementano per effetto dell’aumento delle immobilizzazioni immateriali, pari a 402.321.376 milioni, posta che si raccorda agli impegni di spesa per la realizzazione di opere infrastrutturali e che è costituita, in prevalenza, da immobilizzazioni in corso. Il valore delle opere portuali realizzate è contabilizzato, invece, tra i conti d’ordine ed è pari a euro 80.225.110 al termine del 2020, valore rimasto immutato rispetto al 2019.

Tra le immobilizzazioni immateriali in corso figurano i costi sostenuti per migliorie e spese incrementative su beni di terzi (demanio portuale), il cui aumento nei due esercizi trova corrispondenza con le spese in conto capitale sostenute sul capitolo relativo all’acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari.

Le immobilizzazioni materiali, costituite da beni strumentali e mobili di proprietà dell’Ente, diminuiscono rapidamente per effetto degli ammortamenti. Diversamente, le immobilizzazioni finanziarie non subiscono variazioni ed afferiscono al valore delle partecipazioni.

L’importo dei crediti, pari a 87,1 milioni nel 2020, si riferisce, prevalentemente, a crediti nei confronti dello Stato per l’esecuzione di opere portuali di durata ultrannuale, la cui erogazione è collegata allo stato di avanzamento dei lavori. Tale importo, da imputare, fondamentalmente, a residui attivi in parte capitale derivanti da contributi per la realizzazione di interventi infrastrutturali, non corrisponde al valore dei residui attivi in quanto esposto al netto dei residui delle partite di giro per ritenute erariali ed Iva.

L’analisi dell’anzianità dei residui per le infrastrutture portuali evidenzia che circa il 52 per cento dei residui attivi ed il 72 per cento di quelli passivi sono antecedenti al 2018.

Le disponibilità liquide, costituite da somme presenti sul conto di Tesoreria unica, ammontano nel 2019 a 199 milioni (-6 per cento rispetto al 2018) e nel 2020 a 193 milioni (-2,7 per cento rispetto al 2019).

Tra le passività, la voce “contributi in conto capitale” corrisponde agli accertamenti di entrata conseguenti ai finanziamenti per progetti di investimento infrastrutturale, iscritti fra i trasferimenti in conto capitale del rendiconto finanziario.

Il fondo per rischi ed oneri è stato costituito nel 2019 su raccomandazione di questa Sezione di controllo ed è stato determinato dall'Ente in base al grado di esigibilità dei crediti pregressi derivanti dalla gestione corrente dell'Ente.

Il fondo Tfr ammonta a 1,7 milioni e corrisponde al totale delle indennità di anzianità maturate dai dipendenti (compresa la quota accantonata nell'anno), al netto degli acconti erogati e dell'imposta sostitutiva sulla rivalutazione maturata.

I debiti ammontano a 65,3 milioni nel 2020 e mostrano la tendenza ad una apprezzabile diminuzione (-45,8 per cento nel biennio). Il suo importo complessivo non corrisponde al valore dei residui passivi in quanto esposto al netto dei residui delle partite di giro per ritenute erariali ed Iva, nonché al lordo della voce "debiti diversi". L'importo maggiore si riferisce a debiti nei confronti dei fornitori per l'esecuzione di opere portuali di durata ultrannuale per i quali l'Ente ha già assunto l'impegno di spesa ma non ancora completato il pagamento in quanto le opere sono ancora in corso di esecuzione.

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L’Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha assorbito le funzioni della soppressa Autorità portuale di Taranto, con il compito di predisporre la pianificazione strategica per lo sviluppo del porto e di programmare le operazioni ed i servizi in ambito portuale.

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

Tutti gli organi dell’AdSP risultano regolarmente in carica, mentre la consistenza del personale, pari a 45 unità nel 2020 (una in più rispetto al 2019), presenta una carenza di personale impiegatizio, rispetto all’organico, di 25 unità, ridotta a 13 unità all’inizio del 2022. La relativa spesa di personale mostra una flessione del 4,4 per cento rispetto al 2019, da attribuire al pensionamento di un “quadro” e ai minori costi del personale in modalità di lavoro agile. Il costo unitario medio (euro 86.512), per quanto in diminuzione, risulta particolarmente elevato per effetto, principalmente, degli oneri relativi alla contrattazione integrativa decentrata.

L’AdSP del Mar Ionio non si è ancora dotata del Documento di pianificazione strategica di sistema, ma ne ha avviato le attività di elaborazione solo dopo l’entrata in vigore del d.l. n. 121 del 2021, che ha razionalizzato gli strumenti di programmazione delle AdSP. Conseguentemente, l’Autorità ha incentrato la propria attività programmativa sul Piano operativo triennale, al quale ha affidato il compito di tracciare le strategie di sviluppo del porto su uno scenario temporale proiettato al 2030. Per l’attuazione di dette linee strategiche, il piano si è dovuto uniformare agli altri documenti programmatici adottati dall’AdSP, rappresentati, in mancanza del nuovo Piano regolatore portuale, dal Piano delle *performance* e dagli obiettivi stabiliti dal Mims per la determinazione della parte variabile dell’emolumento dei Presidenti delle AdSP, oltre che dal “Piano strategico nazionale della portualità e della logistica” approvato con il d.p.c.m. del 26 agosto 2015.

La realizzazione delle opere sconta pregressi ritardi legati, principalmente, a carenze progettuali. La sola opera che risulta ultimata nel 2020 riguarda i lavori di riqualificazione della

banchina e dei piazzali in radice del molo polisettoriale, per un costo di 9 milioni. Nel corso del 2021 sono giunti a completamento i lavori della piattaforma logistica integrata del porto di Taranto (cd. “piastre portuale di Taranto”), opera di fondamentale importanza per lo sviluppo del porto, costituita da cinque interventi integrati, del costo di complessivi 282 milioni, il cui inizio risale al 2004.

L’AdSP del Mar Ionio partecipa alla realizzazione di sei progetti finanziati con le risorse del PNRR per un investimento di 140,7 milioni. Gli interventi sono finalizzati alla realizzazione di tre impianti di elettrificazione “*cold ironing*”, due nuove dighe foranee di protezione del porto ed opere infrastrutturali di accessibilità stradale e ferroviaria. Un solo progetto risulta finora approvato (per un anticipo di 3,2 milioni), ma il cui obiettivo intermedio previsto al 2° semestre 2021 (pubblicazione della gara per l’affidamento dei lavori) non è stato raggiunto per difetti nella progettazione esecutiva.

Le attività di concessione e di gestione dei servizi di interesse generale che l’AdSP esercita relativamente alla disponibilità delle aree demaniali in ambito portuale sono state svolte regolarmente, nonostante le misure emergenziali prodotte dalla pandemia. Da evidenziare, tuttavia, come la riscossione dei canoni demaniali avvenga, generalmente, nell’anno successivo a quello di scadenza, con conseguente cospicua movimentazione della gestione dei residui.

Sul piano del traffico merci, il porto di Taranto sta attraversando una fase di perdurante declino. Il volume delle merci movimentate si è ridotto da 20,4 milioni di tonnellate nel 2018 a 18,1 milioni nel 2019, per attestarsi a 15,8 milioni al termine del 2020 (-22,8 per cento nel biennio). La riduzione del volume dei traffici si riflette sulle collegate entrate tributarie. L’anno 2020 ha visto, tuttavia, il rilancio dell’attività di movimentazione dei *container*, grazie all’avvio dell’operatività del *terminal* presso il molo polisettoriale.

In ordine alla gestione del contenzioso, è da segnalare l’esito favorevole di due giudizi pendenti dinanzi alla Corte di cassazione per il mancato pagamento di imposte a titolo di Irpeg, Ilor, Irap ed Iva, pari a euro 7.828.138, sui proventi riscossi da canoni concessionari. Conseguentemente, è venuta meno, dall’esercizio 2019, la riserva di accantonamento costituita nel patrimonio netto per euro 6.673.718.

Sul piano contabile, si rileva la mancata adozione del nuovo regolamento di amministrazione e contabilità previsto dall’art. 6, c. 8, della legge n. 84 del 1994.

Per lo sviluppo delle infrastrutture portuali l'AdSP del Mar Ionio ha ricevuto, nel biennio 2019-2020, finanziamenti statali ed europei per circa 54 milioni, che si aggiungono ai 12,2 milioni assegnati nel 2018. Una parte consistente di dette risorse è confluita direttamente tra i residui attivi. Ciò ha prodotto, nel 2019, un cospicuo avanzo finanziario (pari a euro 64.712.819), ridimensionatosi immediatamente nel 2020 per effetto dei minori contributi pubblici e di una ripresa degli impegni di spesa a valere sulle risorse incamerate.

Sotto il profilo economico-patrimoniale, si registra, invece, un andamento più lineare, con significativi avanzi economici (pari a euro 16.654.814 nel 2019 ed euro 10.350.489 nel 2020) e una conseguente crescita del fondo di dotazione.

Nel complesso, i dati mostrano un avanzo di amministrazione di considerevoli proporzioni, indice della presenza di una massa di risorse finanziarie disponibili non utilizzate. Tale situazione è l'effetto di prolungati ritardi nell'avanzamento delle opere della ex Autorità portuale di Taranto, ritardi che l'AdSP sta lentamente recuperando. L'effetto è particolarmente visibile nella contrazione della mole dei residui passivi, che al termine del 2014 avevano raggiunto 263 milioni, andatisi progressivamente riducendo fino agli attuali 65 milioni nel 2020. Dall'esame delle risultanze di bilancio dell'ultimo decennio si evince, altresì, come le riscossioni correnti abbiano costantemente finanziato, anche mediante l'applicazione dell'avanzo di bilancio, una parte importante della spesa in conto capitale e come queste entrate correnti, nella misura in cui le spese effettuate sono state rimborsate dal finanziamento pubblico, abbiano contribuito a generare un avanzo disponibile di consistenti dimensioni (pari a euro 201.688.781 nel 2020).

L'indice di autonomia finanziaria si mantiene ampiamente positivo, per quanto in forte contrazione nel 2020, sintomo di più ridotta efficienza gestionale.

Considerata la mole rilevante di residui, questa Corte ribadisce l'esigenza di una costante verifica, in sede di riaccertamento, del titolo giuridico che ne legittima il mantenimento in bilancio e dell'esatta corrispondenza fra la parte attiva e quella passiva ai fini della corretta determinazione della quota vincolata del risultato di amministrazione. A ciò si unisce la raccomandazione a redigere una nota integrativa più esplicita ed esaustiva, specie in ordine alle ragioni che hanno portato a determinare la quota di avanzo destinata a finanziare spese per investimenti.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

