



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio

Porto di Taranto

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto

Relazione annuale

ai sensi dell'articolo 8 comma 4, dell'articolo 9 comma 5 lett.e) e
dell'articolo 16, comma 2, della Legge n. 84/ 94

Anno 2025

Sommario

ELENCO ACRONIMI	1
1. Aspetti organizzativi	2
1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento agli obiettivi individuati dalla Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 maggio 2025, n. 102	2
1.2 Compilazione della tabella allegata relativa al personale (Tabella 1)	4
1.3 Articolazione della struttura organizzativa, con particolare riferimento al regolamento che disciplina gli organi e gli uffici.....	5
2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto	10
2.1 Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale con notizie sullo stato di attuazione.....	10
2.2 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri e compilazione della tabella allegata (Tabella 2) per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali; tale tabella dovrà riportare anche il calcolo della variazione percentuale rispetto all'anno precedente.....	11
2.3 Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle Entrate correnti.....	14
2.4 Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale, nonché del costo unitario della stessa e ogni altra voce di costo attinente al personale, in coerenza con quanto riportato nella Tabella 1 riguardante i dati del personale.....	14
2.5 Interventi ricompresi nell'elenco annuale del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: stato di attuazione degli interventi programmati per il 2025, alla data del 31/12/2025, compilando la relativa tabella allegata (Tabella 3).	15
3. Attività svolte in ambito portuale	15
3.1 Servizi di interesse generale.	15
3.1.1 Esito delle verifiche sulle competenze in materia di servizi di interesse generale di cui alla Circolare MIT prot. 10251 del 17.4.2018.	15
3.2 Articoli 16, 17 e 18 della Legge n. 84/94.	17
3.2.1 Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni svolti nell'anno.	17
3.2.2 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 10 dell'articolo 18 e dell'articolo 9 del d.i. n. 202/2022.	23
3.2.3 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 6 dell'articolo 16 della L. 84/1994.	27
3.2.4 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 17, comma 2 della L. 84/1994 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17 comma 5 della L. 84/1994.	27
3.2.5 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17 della L. 84/1994.	28
3.2.6 Notizie in merito all'applicazione del comma 15-bis dell'articolo 17 della L. 84/1994.	28
3.3 Attività di cui all'articolo 68 cod. nav. e attività residuali.....	29
3.3.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla regolamentazione della materia.	29
4. Lavoro portuale	29
4.1 Approfondimento sul Piano organico del porto vigente, redatto ai sensi dell'art. 8, c. 3, lett. s-bis e 3-bis, con riferimento alle misure intraprese ai sensi dello stesso, piani di interventi adottati, nonché eventuali criticità e prospettive future del lavoro portuale.	29

4.2 Approfondimento sulla valutazione di congruità annuale degli organici delle imprese di cui all'art .17, l. 84/94 ai sensi della Direttiva del Ministro del 5 agosto 2008, diffusa con la circolare n. 10445 del 24 settembre 2008.	30
4.3 Verifiche ed eventuali criticità emerse in relazione all'esercizio dei poteri di cui all'art. 24, c. 2-bis della L. 84/1994, sulla vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa.	30
5. Manutenzione ordinaria/straordinaria e interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione	31
5.1 Opere di grande infrastrutturazione: quadro economico, elenco e stato di avanzamento (tecnico e finanziario) delle opere avviate, costi di realizzazione, con indicazione della relativa fonte di finanziamento, compilando la relativa tabella allegata (Tabella 4). Ogni opera dovrà corredata del relativo CUP identificativo.....	32
5.2 Infrastrutture finalizzate alle “autostrade del mare”, risultati finali e prospettive future.	33
5.3 Aggiornamenti in merito sull'attuazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale.	33
6. Opere commissariali (ove presenti)	35
6.1 Notizie sullo stato di realizzazione dell'opera e sulle criticità rilevate nel corso della stessa e compilazione dell'allegata scheda anagrafica	35
7. Finanziamenti comunitari e/o regionali	36
7.1 Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o a progetti utili allo sviluppo della portualità.	36
8. Gestione del demanio	37
8.1 Notizie di carattere generale e compilazione della relativa tabella allegata (Tabella 5).	37
8.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità.	40
8.3 Attività di controllo sul demanio marittimo.....	40
8.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione e compilazione della Tabella 6	41
9. Tasse portuali	41
9.1 Entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali con compilazione dell'allegata tabella (Tabella 7), con un approfondimento sull'utilizzo dei parametri adottati ai sensi del DPR n. 107/2009.	41
10. Contenzioso	41
10.1 Relazione analitica sui contenziosi pendenti e quelli conclusi nell'ultimo triennio.	41
10.2 Notizie in merito ai criteri di affidamento degli incarichi di patrocinio legale a professionisti esterni.	55

Elenco allegati richiesti con nota MIT recepita con n. Prot 7355 in data 27.03.2026

- * 1. TABELLA_DATI_PERSONALE
- * 2. TABELLA_TRAFFICI_2025
- * 3. TABELLA_INTERVENTI_2025
- * 4. TABELLA_OPERE_GRANDE_INFRA
- * 5. TABELLA_CONCESSIONI_2025
- * 6. TABELLA_ART 36
- * 7. TABELLA_TASSE_2025



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio

Porto di Taranto

ELENCO ACRONIMI

AdSP: Autorità di Sistema Portuale

AdSPMI: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

CdG: Comitato di Gestione

CUP: Codice Unico Progetto

D.Lgs.: Decreto Legislativo

D.M.: Decreto Ministeriale

DEASP: Documento di Pianificazione energetica e ambientale del Sistema Portuale

MASE: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

MEF: Ministero dell'Economia e delle Finanze

MISE: Ministero dello Sviluppo Economico

MIT: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

OPRM: Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

OIV: Organismo Indipendente di Valutazione

PAC: Programma di Azione e Coesione

PIAO: Piano Integrato di Attività e Organizzazione della Pubblica Amministrazione

POT: Piano Operativo Triennale

PNRR: Piano nazionale di ripresa e resilienza

Ro-Ro: Roll-on/roll-off

SUA: Sportello Unico Amministrativo

TEU: Twenty-foot Equivalent Unit

ZES: Zona Economica Speciale

ZFD: Zona Franca Doganale

1. Aspetti organizzativi

1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento agli obiettivi individuati dalla Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 maggio 2025, n. 102

La *relazione annuale 2025* – predisposta ai sensi degli articoli 8, comma 4 e 16, comma 2 della L. 84/94 e ss.mm.ii. – illustra le attività poste in essere dall'AdSP del Mar Ionio nel corso del 2025, relativamente agli aspetti organizzativi, operativi, di pianificazione e di sviluppo del porto nonché le attività svolte in ambito portuale, dettagliando gli interventi infrastrutturali, la manutenzione ordinaria e straordinaria, le opere di grande infrastrutturazione e la gestione del demanio.

Seguono aggiornamenti relativi al 2025, riguardanti gli organi e organismi dell'Ente.

Presidente dell'AdSP

Il 14 gennaio 2025 è scaduto il mandato quadriennale del Presidente dell'AdSPMI - nominato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 14/2021 del 14.01.2021.

Con decreto n.31 in data 26.02.2025 il Ministero dei Trasporti ha nominato il Prof. Avv. Sergio Prete Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

In data 16.06.2025 si è insediato ufficialmente l'Avv. Giovanni Gugliotti, nominato Commissario Straordinario dell'AdSP del Mar Ionio – Porto di Taranto con Decreto n. 136 dell'11 giugno 2025 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. Al Commissario Gugliotti venivano conferiti, al contempo, giusta decreto n.160/2025 i poteri e le attribuzioni indicati dall'art. 9 della Legge 84/94 e ss.mm.ii.

Con Decreto n. 282 del 12 novembre 2025, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha nominato l'Avv. Giovanni Gugliotti Presidente dell'AdSP del Mar Ionio.

Segretario Generale

In data 31.05.2025 si è concluso l'incarico del Segretario Generale Dott. Roberto Settembrini.

Al fine di garantire la prosecuzione della ordinaria attività amministrativa dell'Ente, nelle more della nomina del nuovo Segretario Generale, con decreto del Presidente dell' AdSP MI n. 38/2025 del 03.06.2025, la dott.ssa Raffaella Ladiana, Dirigente della Direzione Amministrativa dell'Ente, è stata nominata Segretario Generale f.f..

Comitato di Gestione

In data 22.12.2025 si è insediato il Comitato di Gestione dell'AdSP MI, costituito con decreto del Presidente n.120/2025 in data 19.11.2025, che durerà in carica per il quadriennio 2025-2029.

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

In data 19.01.2026 si è insediato l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per il quadriennio 2025– 2029, costituito con decreto del Presidente n.122/2025 in data 24.11.2025.

Organismo Indipendente di Valutazione

Con Delibera del Commissario Straordinario n. 83/2025 del 11.03.2025, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 14 del D.lgs. n. 150 del 2009 e secondo le modalità di cui al Decreto del Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione del 6 agosto 2020 e ss.mm.ii., il dott. Andrea Appetecchia è stato nominato quale titolare dell' Organismo Indipendente di Valutazione monocratico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio .

Seguono informazioni relative agli obiettivi strategici individuati dalla Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 maggio 2025, n. 102.

Con la Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 maggio 2025, n. 102, sono stati individuati gli obiettivi strategici generali finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, relativi all'anno 2025.

La tabella che segue indica gli obiettivi strategici generali e i relativi sotto-obiettivi.

OBIETTIVI STRATEGICI GENERALI 2025
Accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all'esercizio finanziario 2025: 1. Realizzazione del crono- programma approvato relativo all'avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma triennale delle opere pubbliche - Annualità 2025; 2. Riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal MIT.
Prevenzione e repressione della corruzione nella Pubblica Amministrazione: 1. Aggiornamento della mappatura dei processi e della individuazione dei rischi corruttivi potenziali e concreti anche alla luce dei procedimenti connessi all'attuazione degli interventi PNRR/PNC; 2. Erogare, in favore dei dipendenti, una specifica formazione in tema di anticorruzione, trasparenza ed etica pubblica.
Sicurezza delle operazioni e dei servizi portuali:

1. potenziare le attività di controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale" e le sue successive modifiche ed integrazioni (in particolare il D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16,17 e 18, delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali.

Adozione di una strategia di governance strutturale della cybersecurity:

1. Adozione o aggiornamento degli atti di regolamentazione dell'uso dei sistemi informativi e di individuazione e gestione delle misure di sicurezza informatica in attuazione delle disposizioni recate dal decreto legislativo 4 settembre 2024, n. 138 e delle connesse direttive della Agenzia nazionale per la cybersicurezza nazionale;
2. Erogare in favore dei dipendenti una formazione specifica per favorire l'acquisizione di conoscenze e competenze sufficienti al fine di individuare i rischi e valutare le pratiche di gestione dei rischi per la sicurezza informatica e il loro impatto sulle attività del soggetto e sui servizi offerti.

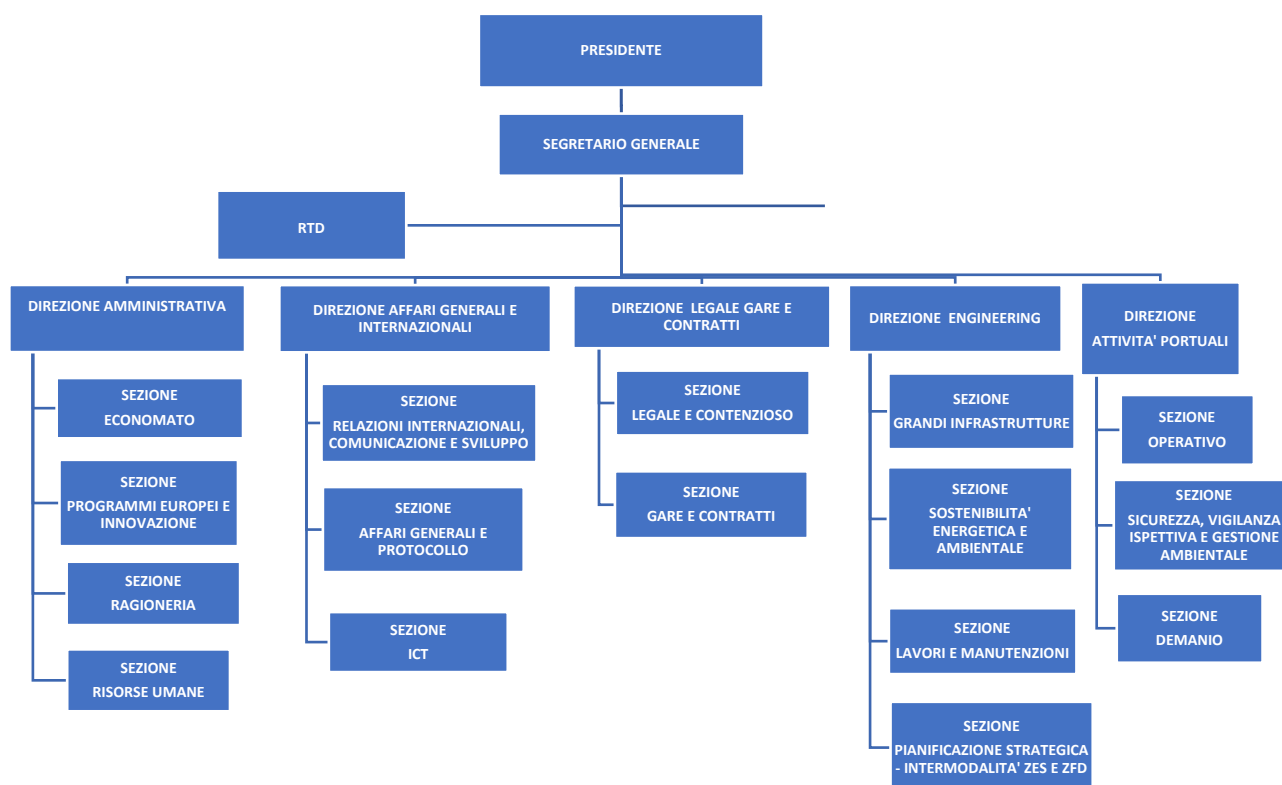
Con nota prot. n. 614 del 09.01.2026 l'AdSP del Mar Ionio ha comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le informazioni relative al monitoraggio finale dei suddetti obiettivi.

1.2 Compilazione della tabella allegata relativa al personale (*Tabella 1*)

Vedasi allegati: 1. *TABELLA_DATI_PERSONALE*

1.3 Articolazione della struttura organizzativa, con particolare riferimento al regolamento che disciplina gli organi e gli uffici.

La struttura organizzativa sino al 31.12.2025 è stata definita con Decreto del Presidente n. 148/2024 del 19.12.2024:



Dotazione organica

Si rappresenta la dotazione organica al 31.12.2025 rapportata con la vigente Pianta Organica:

Pianta organica approvata con nota prot. M_INF.VPTM. 21648 – 11.07.2023	Dotazione organica effettiva al 31.12.2025
n° 5 - Dirigenti	n°4 - Dirigenti
n° 5 - Quadri A	n° 5 - Quadri A
n° 4 - Quadri B	n° 1 - Quadri B
n° 14 - 1° livello	n° 14 - 1° livello
n° 20 - 2° livello	n° 17 - 2° livello
n° 10 - 3° livello	n° 8 - 3° livello
n° 13 - 4° livello	n° 11,84 - 4° livello
Totale 71 unità	Totale 60,84 unità

L'AdSPMI si avvale, inoltre, di n. 2 unità in somministrazione destinate allo svolgimento delle attività connesse al funzionamento dell'istituita Zona Franca Doganale Interclusa/Zona Economica Speciale del Porto di Taranto ai sensi della L. 160/2019, art. 1, co. 316, lett. b).

Pertanto la dotazione organica al 31.12.2025 risulta di n 63 unità così distinte:

- n. 60 dipendenti assunti a tempo indeterminato full time;
- n. 1 dipendente assunto a tempo indeterminato con contratto full time trasformato con decorrenza 01.10.2024 e sino al 30.09.2026 in contratto part time a 32h settimanali;
- n. 2 dipendenti in somministrazione.

Si rappresenta la DOTAZIONE ORGANICA suddivisa per Direzioni – aree funzionali/staff – all'31.12.2025 con il dettaglio dei profili.

I processi di competenza delle singole Direzioni/Staff/Aree funzionali sono rappresentati nell'Allegato n. 1 – Sezione 2 – Sottosezione 3 – Mappatura dei processi - PIAO 2026-2028.

DIREZIONE LEGALE, GARE E CONTRATTI				
N.	INQUADRAMENTO CONTRATTUALE	CONTRATTO	SEZIONE	PROFILI DI RUOLO
1	Dirigente	T.I.		
2	QA	T.I.	GARE E CONTRATTI	RESPONSABILE DI SEZIONE
3	1°	T.I.	LEGALE E CONTENZIOSO	RESPONSABILE DI SEZIONE



4	2°	T.I.	LEGALE E CONTENZIOSO	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
5	2°	T.I.	GARE E CONTRATTI	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
6	3°	T.I.	GARE E CONTRATTI	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
7	3°	T.I.	GARE E CONTRATTI	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
8	4°	T.I.	GARE E CONTRATTI	OPERATORE AMMINISTRATIVO
9	4°	T.I.	LEGALE E CONTENZIOSO	OPERATORE AMMINISTRATIVO

DIREZIONE AFFARI GENERALI E INTERNAZIONALI				
N.	INQUADRAMENTO CONTRATTUALE	CONTRATTO	SEZIONE	PROFILI DI RUOLO
1	Dirigente	T.I.		
2	QA	T.I.	1.RELAZIONI INTERNAZIONALI, COMUNICAZIONE E SVILUPPO; 2. AFFARI GENERALI E PROTOCOLLO 3. ICT	COORDINATORE - RESPONSABILE DI SEZIONI
3	2°	T.I.	RELAZIONI INTERNAZIONALI, COMUNICAZIONE E SVILUPPO	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
4	2°	T.I.	RELAZIONI INTERNAZIONALI, COMUNICAZIONE E SVILUPPO	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
5	2°	T.I.	RELAZIONI INTERNAZIONALI, COMUNICAZIONE E SVILUPPO	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
6	2°	T.I.	AFFARI GENERALI E PROTOCOLLO	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
7	2°	T.I.	AFFARI GENERALI E PROTOCOLLO	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
8	2	T.I.	ICT	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
9	3°	T.I.	AFFARI GENERALI E PROTOCOLLO	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
10	4°	T.I.	AFFARI GENERALI E PROTOCOLLO	OPERATORE AMMINISTRATIVO
11	4°	T.I.	ICT	OPERATORE AMMINISTRATIVO
12	4°	T.I.	AFFARI GENERALI E PROTOCOLLO	OPERATORE AMMINISTRATIVO

DIREZIONE AMMINISTRATIVA				
N.	INQUADRAMENTO CONTRATTUALE	CONTRATTO	SEZIONE	PROFILI DI RUOLO
1	Dirigente	T.I.		
2	QA	T.I.	1. RAGIONERIA; 2. RISORSE UMANE; 3. PROGRAMMI EUROPEI E INNOVAZIONE	COORDINATORE - RESPONSABILE DI SEZIONI
3	1°	T.I.	ECONOMATO	RESPONSABILE DI SEZIONE
4	1°	T.I.	ECONOMATO	RESPONSABILE DI FUNZIONE
5	1°	T.I.	RISORSE UMANE	RESPONSABILE DI SEZIONE
6	1°	T.I.	PROGRAMMI EUROPEI E INNOVAZIONE	RESPONSABILE DI SEZIONE
7	2°	T.I.	RAGIONERIA	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
8	2°	T.I.	RISORSE UMANE	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
9	3	T.I.	ECONOMATO	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
10	4°	T.I.	RISORSE UMANE	OPERATORE AMMINISTRATIVO
11	4°	T.I.	RAGIONERIA	OPERATORE AMMINISTRATIVO
12	4°	T.I.	PROGRAMMI EUROPEI E INNOVAZIONE	OPERATORE AMMINISTRATIVO



DIREZIONE ATTIVITA' PORTUALI				
N.	INQUADRAMENTO CONTRATTUALE	CONTRATTO	SEZIONE	PROFILI DI RUOLO
1	Dirigente	T.I.		
2	QA	T.I.	DEMANIO	RESPONSABILE DI SEZIONE
3	1°	T.I.	SICUREZZA, VIGILANZA ISPETTIVA E GESTIONE AMBIENTALE	RESPONSABILE DI SEZIONE
4	1°	T.I.	OPERATIVO	RESPONSABILE DI SEZIONE
5	1°	T.I.	DEMANIO	RESPONSABILE DI FUNZIONE
6	1°	T.I.	SICUREZZA, VIGILANZA ISPETTIVA E GESTIONE AMBIENTALE	RESPONSABILE DI FUNZIONE
7	2°	T.I.	SICUREZZA, VIGILANZA ISPETTIVA E GESTIONE AMBIENTALE	ISTRUTTORE TECNICO
8	3°	T.I.	DEMANIO	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
9	3°	T.I.	SICUREZZA, VIGILANZA ISPETTIVA E GESTIONE AMBIENTALE	ISTRUTTORE TECNICO
10	3°	T.I.	OPERATIVO	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
11	4°	T.I.	DEMANIO	OPERATORE AMMINISTRATIVO
12	4°	T.I.	OPERATIVO	OPERATORE AMMINISTRATIVO

STRUTTURA DI SUPPORTO ALLA PRESIDENZA				
N.	INQUADRAMENTO CONTRATTUALE	CONTRATTO	SEZIONE	PROFILI DI RUOLO
1	2°	T.I.	STRUTTURA DI SUPPORTO ALLA PRESIDENZA	ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO
2	4°	T.I.	STRUTTURA DI SUPPORTO ALLA PRESIDENZA	OPERATORE AMMINISTRATIVO

RESPONSABILE TRANSIZIONE DIGITALE (RTD)				
N.	INQUADRAMENTO CONTRATTUALE	CONTRATTO	SEZIONE	PROFILI DI RUOLO
1	1°	T.I.	STAFF	RESPONSABILE DI FUNZIONE

DIREZIONE ENGINEERING				
N.	INQUADRAMENTO CONTRATTUALE	CONTRATTO	SEZIONE	PROFILI DI RUOLO
1	QA	T.I.	1. GRANDI INFRASTRUTTURE 2. SOSTENIBILITA' ENERGETICA ED AMBIENTALE 3. LAVORI E MANUTENZIONI – 4. PIANIFICAZIONE STRATEGICA, INTERMODALITA' ZES E ZFD	COORDINATORE
2	QB	T.I.	GRANDI INFRASTRUTTURE	RESPONSABILE DI SEZIONE
3	1°	T.I.	GRANDI INFRASTRUTTURE	RESPONSABILE DI FUNZIONE
4	1°	T.I.	SOSTENIBILITA' ENERGETICA ED AMBIENTALE	RESPONSABILE DI SEZIONE
5	1°	T.I.	LAVORI E MANUTENZIONI	RESPONSABILE DI SEZIONE
6	1°	T.I.	PIANIFICAZIONE STRATEGICA – INTERMODALITA' ZES E ZFD	RESPONSABILITA' DI SEZIONE
7	2°	T.I.	GRANDI INFRASTRUTTURE	ISTRUTTORE TECNICO
8	2°	T.I.	SOSTENIBILITA' ENERGETICA ED AMBIENTALE	ISTRUTTORE TECNICO
9	2°	T.I.	LAVORI E MANUTENZIONI	ISTRUTTORE TECNICO
10	2°	T.I.	SOSTENIBILITA' ENERGETICA ED AMBIENTALE	ISTRUTTORE TECNICO

11	2°	T.I.	GRANDI INFRASTRUTTURE	ISTRUTTORE TECNICO
12	2°	SOMM.	PIANIFICAZIONE STRATEGICA – INTERMODALITA' ZES E ZFD	ISTRUTTORE TECNICO
13	3°	T.I.	LAVORI E MANUTENZIONI	ISTRUTTORE TECNICO
14	3°	SOMM.	PIANIFICAZIONE STRATEGICA – INTERMODALITA' ZES E ZFD	ISTRUTTORE TECNICO

L'AdSPMI ha continuato nel processo di adeguamento della struttura organizzativa da inquadrare nell'ottica del continuo aggiornamento dei processi lavorativi e nel costante percorso di miglioramento dell'utilizzo delle risorse umane e strumentali in coerenza con gli obiettivi dell'Ente.

Regolamento che disciplina il funzionamento degli uffici

Il regolamento che disciplina il funzionamento degli uffici risale al 2018 ed è stato approvato con decreto n. 109 del 09.10.2018.

In considerazione del continuo processo di adeguamento della struttura organizzativa, l'aggiornamento del regolamento che disciplina il funzionamento degli uffici è stato rinviato alla completa definizione della stessa. Nel frattempo sono stati analizzati, come può evincersi dal [PIAO 2026-2028](#), i processi di competenza delle singole direzioni/sezioni dell'Ente.

Regolamento sul funzionamento del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Con il decreto 26/2017 in data 06-03-2017 veniva nominato il primo Comitato di Gestione dell'AdSP MI (in luogo del Comitato portuale) per il quadriennio 2017 – 2021.

Con delibera n. 1/2017 del 21.03.2017 il Comitato di Gestione approvava il primo ***regolamento sul funzionamento del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - porto di Taranto***.

Ritenuto opportuno dover rimodulare la prima versione del regolamento- recependo in parte elementi della bozza redatta e proposta da Assoporti con la comunicazione del 25 maggio 2017- con delibera n. 12/2017 del 15-09-2017 il Comitato di Gestione approvava la ***modifica al regolamento sul funzionamento del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - porto di Taranto***.

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 35/2021 in data 22.03.2021 è stato costituito il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per il quadriennio 2021-2025.

In data 22.12.2025 si è insediato il Comitato di Gestione dell'AdSP MI costituito con decreto del Presidente n.120/2025 in data 19.11.2025, che durerà in carica per il quadriennio 2025-2029.

Ravvisata, ad oggi, l'utilità di procedere alla revisione del regolamento anche a vantaggio del ricostituito Comitato di Gestione per il quadriennio 2025-2029, è stato presiposto uno schema di nuovo ***Regolamento del Comitato di Gestione dell'AdSP MI***. Alla data di redazione della presente relazione, lo schema di regolamento è al vaglio dei componenti del CdG ai fini dell'adozione.

2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto

2.1 Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale con notizie sullo stato di attuazione.

Piano Operativo Triennale 2023-2025

Con Delibera del Comitato di Gestione n. 04/2023 in data 6 aprile 2023, è stato approvato il POT 2023-2025 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

Con delibera n.14 del 9/12/2024 il Comitato di Gestione dell'AdSP MI ha approvato la revisione annuale (2024) del POT 2023 – 2025.

Adozione del Piano Operativo Triennale 2026-2028

Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSP MI), a valle del positivo parere dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ha approvato in data 17.03.2026, con delibera n. 1/2026, il nuovo **Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028**. Il documento rappresenta lo strumento di programmazione strategica, organizzativa e operativa previsto dall'art. 9, comma 5, lett. b) della L. 84/94.

Il POT, ove trovano concretezza le linee di indirizzo strategico del Presidente Giovanni Gugliotti, è stato realizzato grazie alla proficua collaborazione tra l'intera struttura dell'Ente e gli stakeholder del porto. Il percorso redazionale, avviato lo scorso gennaio, ha valorizzato – infatti - le risultanze delle azioni di stakeholder engagement rivolte ai vertici dell'AdSP, ai componenti del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, all'OIV, alle PP.AA. operanti in porto e all'intero cluster portuale. Gli stakeholders sono stati coinvolti attraverso incontri mirati e con la somministrazione di questionari che hanno permesso, grazie ad un elevato tasso di risposta, di recepire le istanze del territorio nella SWOT analysis, interpretandole in ottica di prospettive sviluppo.

La vision dell'AdSP MI per il triennio 2026-2028 si traduce in un set di 4 obiettivi, con relative azioni di piano, che guidano l'azione dell'Ente: **transizione green, sviluppo traffici e promozione, transizione digitale, governance e cooperazione**.

Al fine di garantire un processo decisionale oggettivo, trasparente e condiviso, le priorità sono state definite e sintetizzate mediante un'analisi multicriterio (competitività, sostenibilità, redditività) che ha messo in evidenza, tra le azioni di piano, i cd *progetti flagship*:

- interoperabilità totale ("paperless port");
- Onshore Power Supply (OPS);
- sviluppo traffici Ro-Ro;
- coordinamento istituzionale tra le PPAA operanti in porto.

Il documento è consultabile al seguente [link](#).

2.2 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri e compilazione della tabella allegata (*Tabella 2*) per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali; tale tabella dovrà riportare anche il calcolo della variazione percentuale rispetto all'anno precedente.

Vedasi allegati: 2. TABELLA_TRAFFICI_2025

Il volume delle merci movimentate nel porto di Taranto – unico scalo dell'AdSP del Mar Ionio - nell'anno 2025, è stato di **12.201.174 tonnellate**, con un incremento pari allo **0,8%** rispetto all'anno precedente (+95.341 t).

Il suddetto incremento nelle movimentazioni ha beneficiato di un aumento delle merci in partenza (imbarcate) pari al 3% rispetto al dato del 2024, contrastato da una diminuzione delle merci in arrivo (sbarcate), il cui il calo si è attestato intorno all'1% su base annua, come indicato nelle tabelle seguenti:

Merci complessive (t)	Anno 2025	Anno 2024	Variazione assoluta (t)	Variazione %
Rinfuse liquide	4.481.133	4.153.823	327.311	7,9%
Rinfuse solide	5.584.514	6.048.360	-463.846	-7,7%
Totale rinfuse (a)	10.065.647	10.202.183	-136.536	-1,3%
Merci in container	80.455	149.053	-68.598	-46,0%
Ro-ro	479	2.979	-2.501	-83,9%
Altre merci varie	2.054.593	1.751.617	302.976	17,3%
Totale merci varie (b)	2.135.527	1.903.650	231.877	12,2%
Totale generale (a+b)	12.201.174	12.105.833	95.341	0,8%
Totale contenitori (TEU)	9.374	16.114	-6.740	-41,8%

Merci sbarcate (t)	Anno 2025	Anno 2024	Variazione assoluta (t)	Variazione %
Rinfuse liquide	1.524.042	1.346.083	177.959	13,2%
Rinfuse solide	5.038.719	5.253.940	-215.222	-4,1%
Totale rinfuse sbarcate (a)	6.562.760	6.600.023	-37.263	-0,6%
Merci in container	54.911	79.352	-24.441	-30,8%
Ro-ro	0	1.705	-1.705	-100,0%
Altre merci varie	17.977	23.433	-5.457	-23,3%
Totale merci varie sbarcate (b)	72.888	104.490	-31.602	-30,2%
Totale merci sbarcate (a+b)	6.635.648	6.704.513	-68.864	-1,0%
Totale contenitori sbarcati (TEU)	5.292	6.953	-1.661	-23,9%

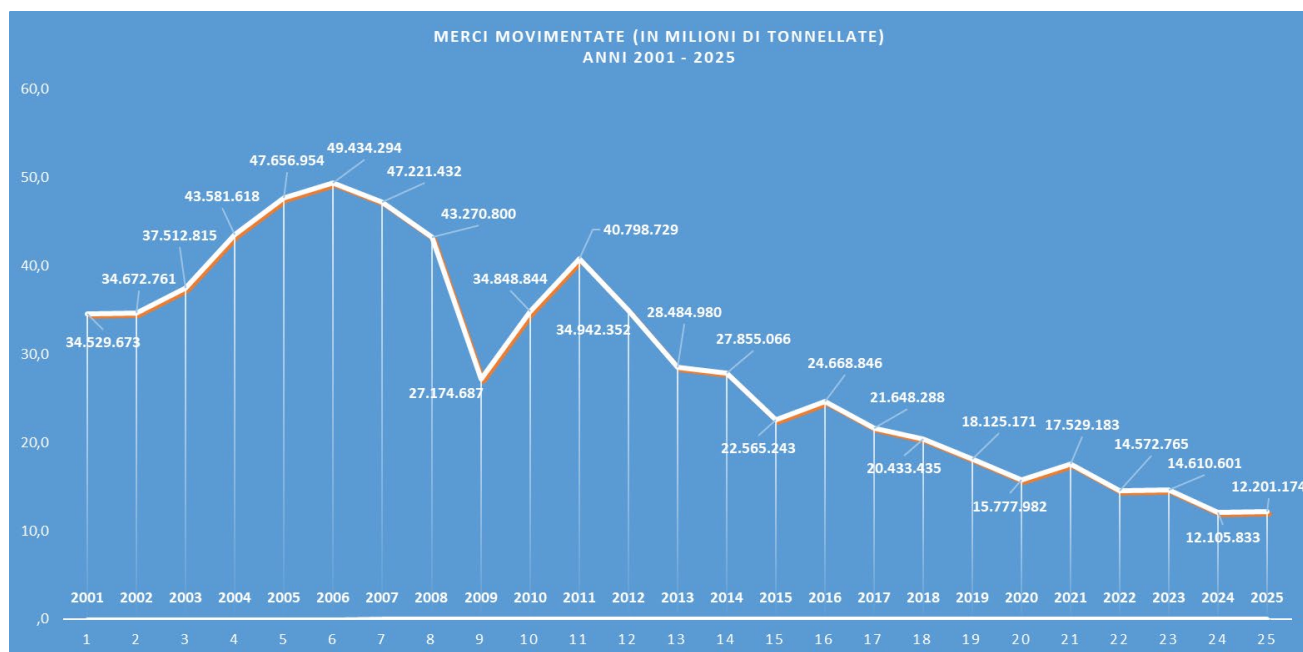


Merci imbarcate (t)	Anno 2025	Anno 2024	Variazione assoluta (t)	Variazione %
Rinfuse liquide	2.957.092	2.807.740	149.352	5,3%
Rinfuse solide	545.795	794.420	-248.625	-31,3%
Totale rinfuse imbarcate (a)	3.502.887	3.602.160	-99.273	-2,8%
Merci in container	25.544	69.701	-44.158	-63,4%
Ro-ro	479	1.275	-796	-62,4%
Altre merci varie	2.036.617	1.728.184	308.433	17,8%
Totale merci varie imbarcate (b)	2.062.639	1.799.160	263.479	14,6%
Totale merci imbarcate (a+b)	5.565.526	5.401.320	164.206	3,0%
Totale contenitori imbarcati (TEU)	4.082	9.161	-5.079	-55,4%

Nel suo complesso, il traffico delle merci movimentate nel porto di Taranto, nel 2025, è risultato costituito per il 45,8% da rinfuse solide, per il 36,7% da rinfuse liquide e per il 17,5% da merci varie (general cargo).

Nel 2025 le **navi** arrivate sono state in totale **729** unità (-9% rispetto al 2024).

Di seguito si riporta l'andamento del traffico complessivo nel porto di Taranto per il periodo 2001 – 2025:



Rinfuse

La movimentazione delle **rinfuse liquide** ha registrato un netto incremento (+7,9%) rispetto al 2024. Nel 2025 il volume complessivo dei traffici di tale comparto si è attestato su un totale di **4.481.133** tonnellate di cui 2.313.798 di petrolio greggio (+0,8% rispetto al 2024), 2.070.200 di prodotti petroliferi raffinati (+17,5% rispetto al 2024), 55.565 di prodotti chimici (+35,2% rispetto al 2024) e 41.571 tonnellate di altre rinfuse

liquide movimentate (-7,1% rispetto al 2024). Riguardo al traffico gestito sul pontile in concessione alla società terminalista ENI, la movimentazione complessiva del 2025 risulta incrementata rispetto a quella del 2024 per buona parte dell'anno, sia in sbarco che in imbarco, con andamento tipicamente variabile a seconda dei mesi, come accaduto negli anni precedenti. Per quanto riguarda la movimentazione di **rinfuse solide**, il 2025 si è chiuso con un calo pari al 7,7% rispetto al 2024, con **5.584.514** tonnellate movimentate. Tale riduzione risente dello spegnimento dell'altoforno 1 dell'acciaieria - che era stato riavviato a metà ottobre 2024 - avvenuto all'inizio di maggio 2025. Le scorte di materie prime movimentate nei primi mesi del 2025 e destinate a due altoforni non sono state riassortite dopo lo spegnimento dell'altoforno 1 lasciando la produzione dell'acciaieria limitata al solo altoforno 4.

Merci varie

Le **merci varie** movimentate (prodotti siderurgici finiti, pale eoliche, ecc.) sono state **2.135.527** tonnellate con un incremento percentuale rispetto al 2024 pari al 12,2%. Tale aumento ha beneficiato di una maggiore produzione della acciaieria nei primi 4 mesi del 2025 con due altoforni attivi, portando le merci varie non containerizzate a **2.054.593** (+17,3% rispetto al 2024) e compensando anche la decrescita delle movimentazioni di merci in contenitori (-46% rispetto al 2024), che nel 2025 si sono fermate a **80.455** tonnellate.

Riguardo al traffico Ro-ro, il servizio di movimentazione di autoveicoli nuovi, iniziato negli ultimi mesi del 2024, si è concluso a gennaio 2025, facendo registrare solo 479 tonnellate movimentate nell'intero anno 2025 (-83,9% rispetto al dato del 2024).

Traffico container

Nel 2025 l'attività del terminalista SCCT presso il Molo Polisettoriale ha registrato un'ulteriore netta riduzione, portando il traffico container ad una movimentazione di 9.374 TEU contro i 16.114 del 2024, registrando un calo pari al 41,8% su base annua. La componente di transhipment del traffico risulta quella più penalizzata (-63,6%), rispetto a quella "hinterland" (-20,6%), mentre la quantità di merce (in tonnellate) movimentata in container risulta, come già indicato, complessivamente in calo del 46%.

Rispetto al 2024, inoltre, si è ulteriormente ridotto il numero di contenitori vuoti movimentati, che nel 2025 sono stati circa il 25,8% del totale di TEU rispetto al 30,6% registrato nel 2024, con un riempimento medio per il 2025 pari a 8,6 t/TEU.

Traffico crocieristico

Il 2025 conferma il porto di Taranto come destinazione crocieristica, pur registrando un calo delle toccate dalle 45 del 2024 alle 36 del 2025. In virtù del minor numero di accosti, il numero di passeggeri crocieristi movimentati nel 2025 subisce un calo di circa il 9%, passando dai 139.511 del 2024 ai 126.708 del 2025.

Taranto si conferma porto turn-around nell'itinerario mediterraneo di Costa Crociere, rimanendo punto di imbarco per i passeggeri internazionali, pur registrando un calo di circa il 16% di passeggeri sbarcati e imbarcati.

Il calendario crocieristico del 2025 è stato caratterizzato dagli accosti di 7 compagnie crocieristiche rispetto alle 9 del precedente anno, fra le quali ricordiamo, oltre a Costa Crociere, le compagnie P&O, TUI, Azamara, Princess, Wind Star e Aida Cruises.

La stagione crocieristica 2025 ha contato, inoltre, 3 doppi accosti, con le navi Mein Schiff 5 e Costa Fascinosa ormeggiate sulle due banchine del Primo Sporgente del porto di Taranto.

Per quanto riguarda la stagione crocieristica 2026, Costa Crociere conferma il turn-around settimanale di Costa Fascinosa, mentre hanno confermato la loro presenza le compagnie Azamara, TUI e P&O e Windstar Cruises.

2.3 Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle Entrate correnti.

SPESE PERSONALE (COMPRESO IL SEGRETARIO GENERALE)	€ 6.234.521
ENTRATE CORRENTI	€ 25.229.564
	24,71%

2.4 Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale, nonché del costo unitario della stessa e ogni altra voce di costo attinente al personale, in coerenza con quanto riportato nella Tabella 1 riguardante i dati del personale.

CONTRATTAZIONE DECENTRATA	€ 1.787.302
SPESE PERSONALE (COMPRESO IL SEGRETARIO GENERALE)	€ 6.234.521
	28,67%

COSTO UNITARIO	
TOTALE SPESA PERSONALE (COMPRESO IL SEGR. GEN.)	€ 6.234.521
N° DIPENDENTI (COMPRESO IL SEGR. GEN.)	61,84
	€ 100.816,96

EMOLUMENTI VARIABILI	€ 33.594	
N° DIPENDENTI (COMPRESO IL SEGR. GEN.)		61,84
	€ 543,24	
MISSIONI	€ 117.542	
N° DIPENDENTI (COMPRESO IL SEGR. GEN.)		61,84
	€ 1.900,74	
FORMAZIONE	€ 53.495	
N° DIPENDENTI (COMPRESO IL SEGR. GEN.)		61,84
	€ 865,05	
ONERI PREVIDENZIALI, ASSISTENZIALI E FISCALI	€ 1.353.074	
N° DIPENDENTI (COMPRESO IL SEGR. GEN.)		61,84
	€ 21.880,24	

2.5 Interventi ricompresi nell'elenco annuale del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: stato di attuazione degli interventi programmati per il 2025, alla data del 31/12/2025, compilando la relativa tabella allegata (*Tabella 3*).

Vedasi allegati: 3. *TABELLA_INTERVENTI_2025*

3. Attività svolte in ambito portuale

3.1 Servizi di interesse generale.

3.1.1 Esito delle verifiche sulle competenze in materia di servizi di interesse generale di cui alla Circolare MIT prot. 10251 del 17.4.2018.

Si riporta la tabella seguente con i dati relativi ai servizi di interesse generale al 31/12/2025:

Elenco dei servizi affidati	Modalità dell'affidamento	Soggetti affidatari	Decorrenza	Scadenza

Ritiro, trasporto, trattamento e smaltimento e/o recupero dei rifiuti da bordo delle navi in sosta nel porto di Taranto	Gara ad evidenza pubblica ai sensi del comb. disp. tra gli artt. 6, co. 5 della L. 84/94, art. 4, co. 5 del D.lgs. 182/2003, artt. 164 e segg. del D. Lgs. 50/2016	Nigromare s.r.l.	01/03/2019	28/02/2027
---	--	------------------	------------	------------

Il servizio di raccolta, trasporto, trattamento, recupero e/o smaltimento delle acque di sentina dalle navi in sosta nel Porto di Taranto ed in rada allo stato, non è affidato in concessione ad alcun operatore. Con ordinanza n. 28/2021 in data 28/09/2021 è stata ufficializzata la sospensione del servizio che, allo stato, può essere svolto in regime di libera concorrenza mediante iscrizione nei registri ex art. 68 Cod. Nav. fino all'individuazione del nuovo concessionario.

Questa Autorità di Sistema Portuale ha aggiornato ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. 197/21, il *piano di raccolta e di gestione dei rifiuti del porto di Taranto* già approvato dalla Regione Puglia con DGR n. 1203, in data 31/07/2020.

Si è pertanto aggiornato il "Rapporto preliminare ambientale per la verifica di assoggettabilità a VAS", redatto ai sensi dell'art. 12 e all.1, parte II, del D.lgs. 152/06 ed il Piano. L'AdSP ha avviato l'iter inviando la documentazione di che trattasi alla Regione Puglia nel corso del 2022 e il procedimento di che trattasi si è concluso nel corso del 2024 con l'approvazione del ["Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi nel porto di Taranto"](#) giusto Decreto del Presidente n. 61 del 28.06.2024.

I controlli che sono effettuati sul servizio di ritiro rifiuti da bordo nave, sono i seguenti:

- controlli di tipo documentale in sede di gara in merito ai requisiti dei partecipanti;
- controlli sul fatturato che viene dichiarato dalle Società in quanto il canone per il servizio è calcolato sull'importo dello stesso conseguito durante l'anno.
- controlli sulla qualità del servizio e su inconvenienti sullo svolgimento dello stesso mediante segnalazioni dell'utenza. A tal fine è stata predisposta *l'informativa contenente le "INFORMAZIONI SUL SISTEMA DI RACCOLTA E DI GESTIONE DEI RIFIUTI DELLE NAVI DA FORNIRE AGLI OPERATORI ED AGLI UTENTI DEL PORTO DI TARANTO"* (ALLEGATO A) previsto dall'art. 5 co. 5 del D. Lgs. 197/21 ed un modello di segnalazione che sono entrambi disponibili sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione ambiente. Vengono svolti, quando necessario, anche incontri tematici con le agenzie marittime e con i concessionari al fine di concordare specifiche procedure ed avere anche le valutazioni degli utenti sulla qualità del servizio;
- sono richieste relazioni finalizzate alla verifica degli impegni assunti in sede di sottoscrizione del contratto di concessione, su situazioni di interesse di cui l'Ente dovesse venire conoscenza per effetto di comunicazioni di altre Amministrazioni o acquisite da organi di stampa etc.

L'Ente continua a gestire direttamente oltre i servizi di cui al punto precedente i servizi di manutenzione, illuminazione e pulizia delle aree comuni.

3.2 Articoli 16, 17 e 18 della Legge n. 84/94.

3.2.1 Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni svolti nell'anno.

Per quanto attiene alle autorizzazioni ex art. 16 L. 84/94, con Decreto n105/24 in data 12/11/2024 è stato determinato in 14 il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare, per l'anno 2025, ai fini dell'espletamento delle operazioni portuali.

Con successivo Decreto n. 106/24 in data 12/11/2024 è stato stabilito il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili nell'anno 2025 in relazione a ciascun servizio portuale, come di seguito riportato:

1.	Pesatura:	3 autorizzazioni
2.	Smarcatura, conteggio e cernita della merce:	3 autorizzazioni
3.	Pulizia merci e ricondizionamento colli:	3 autorizzazioni
4.	Attacco e stacco manichette:	3 autorizzazioni
5.	Sorveglianza e vigilanza antifurto:	5 autorizzazioni
6.	Servizio navetta merci:	5 autorizzazioni
7.	Trasferimento auto in polizza:	3 autorizzazioni
8.	Nolo a caldo di mezzi meccanici:	7 autorizzazioni
9.	Riempimento e svuotamento contenitori:	7 autorizzazioni
10.	Servizio di portabagagli:	2 autorizzazioni
11.	Operazioni complementari all'attività di rizzaggio/derizzaggio:	5 autorizzazioni

Con Decreto n. 104/24 del 12/11/2024 è stato determinato il canone annuo per il 2025 per le imprese autorizzate all'espletamento delle operazioni e dei servizi portuali.

Detto canone è determinato in una quota fissa ed in una quota variabile individuate come segue:

Quota fissa: € **4.460,00** (canone minimo annuo) per importi di fatturato realizzato in porto fino a €10.000.000,00.

Quota variabile: € **1.290,00** ogni 10.000.000,00 di euro o frazioni di esso per importi di fatturato realizzato in porto superiori a € 10.000.000,00.

La cauzione per le imprese autorizzate all'espletamento delle operazioni e dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della legge 84/94 è fissata in misura pari € **4.200,00**.

Nell'anno 2025 le imprese autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali sono state le seguenti:

Denominazione	Forma Giurid.	Sede Via e n.	Sede Comune	Sede Prov	Attività
CASTIGLIA	S.r.l.	Strada Statale 7 Appia km 636	Massafra	TA	operazioni portuali conto terzi di carico/scarico e deposito/movimentazione di rinfuse, prodotti siderurgici, container, semirimorchi
CEMITALY	S.p.A.	Via Stezzano, 87	Bergamo	BG	operazioni portuali conto proprio di carico/scarico e deposito/movimentazione di cemento e clinker
DE.TRA.SUD	S.r.l.	Via Di Giorgio Martini, 12	Taranto	TA	operazioni portuali conto terzi di carico/scarico e deposito/movimentazione di automezzi e passeggeri da navi Ro-Ro/Ro-Pax; deposito/movimentazione container
ECOLOGICA	S.p.A.	Via per Statte Km 750	Taranto	TA	operazioni portuali conto terzi di carico/scarico e deposito/movimentazione di merce alla rinfusa, componenti impianti eolici, impiantistica industriale, prodotti siderurgici, merce in colli
ITALCAVE	S.p.A.	Via per Statte, 6000	Taranto	TA	operazioni portuali conto terzi di carico/scarico e deposito/movimentazione di rinfuse, general cargo e container
MARRAFFA	S.r.l.	Strada Rospano Zona I, 135/D-E	Martina Franca	TA	operazioni portuali conto terzi di carico/scarico e deposito/movimentazione di impiantistica industriale, componenti impianti eolici, prodotti siderurgici, container, natanti e imbarcazioni, mezzi eccezionali
PEYRANI PORT HANDLING	S.r.l.	Via Dalmazia, 31/A	Brindisi	BR	operazioni portuali conto terzi di carico/scarico e deposito/movimentazione di prodotti siderurgici; zinco; impiantistica industriale
PEYRANI SUD	S.p.A.	Piazzale Dante Alighieri, 26	Taranto	TA	operazioni portuali conto terzi di carico/scarico e deposito/movimentazione di componenti eolici, impiantistica industriale, containers, rinfuse, project cargo, yacht
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	S.p.A.	S.S. 106 Jonica, Molo Polisettoriale, sn	Taranto	TA	operazioni portuali conto terzi
SIR	S.p.A.	Via per Pandi Z.I., 6	Brindisi	BR	operazioni portuali conto terzi di carico/scarico e deposito/movimentazione di merce alla rinfusa, rifiuti, prodotti siderurgici, rottami ferrosi, project cargo

Con riferimento ai servizi portuali, le imprese autorizzate nell'anno 2025 sono state:

Denominazione	Forma Giurid.	Sede Via e n.	Sede	Prov.	Servizio Portuale
PEYRANI HEAVY LIFT	S.r.l.	Via per Castellaneta, snc	Mottola	TA	nolo a caldo mezzi meccanici
S.I.R.	S.p.A.	VIA PANDI SNC	Brindisi	BR	nolo a caldo di mezzi meccanici e Operazioni complementari all'attività di rizzaggio/derizzaggio delle merci a bordo delle navi e a terra
MAGIS	S.r.l.	Via per Statte 7050	Taranto	TA	nolo a caldo di mezzi meccanici
FER.PLAST.	S.r.l.	S.S. Appia per Bari Km 1	Taranto	TA	operazioni complementari all'attività di rizzaggio/derizzaggio a bordo delle navi e a terra
MARRAFFA	S.r.l.	Strada Rospano Zona I, 135/D-E	Martina Franca	TA	nolo a caldo di mezzi meccanici
S.I.P.L.E.S. SABBIAIUTORE INDUSTRIALI PITTURAZIONI LAVORI EDILI E STRADALI	S.r.l.	Via Pupino, 54	Taranto	TA	operazioni complementari all'attività di rizzaggio/derizzaggio a bordo e a terra

Nel corso dell'anno 2025 non sono state rilasciate autorizzazioni all'espletamento di operazioni portuali in autoproduzione.

Per ciò che concerne l'autorizzazione ex art. 17 L. 84/94, si evidenzia come in data 22.10.2023 sia scaduta la proroga dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 17, comma 2. In considerazione di quanto precede, non essendo presente un soggetto autorizzato ai sensi dell'art. 17, l'Agenzia istituita ai sensi dell'art. 4 D.L. 243/2016

fornisce lavoro portuale temporaneo alle imprese richiedenti.

Per quanto attiene alle concessioni ex art. 18 L. 84/94 si evidenzia come, al 31.12.2025, non risultino assentite ulteriori concessioni, nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'AdSP del Mar Ionio, rispetto agli atti di cui alla precedente Relazione che di seguito si indicano:

- Atto Formale di Concessione demaniale n. 1/15 rilasciato in data 12.01.2015 alla **ENI SPA**, per la durata di anni sedici a decorrere dall'1.01.2015 e fino al 31.12.2030, per l'occupazione e l'uso, ex art. 18, co. 9-bis, L. 84/94, di una zona demaniale marittima e specchio acqueo della superficie complessiva di mq. 40.812 circa – situati nel Porto di Taranto in località ad Est di Punta Rondinella, foglio di mappa n. 196 sv. Z, p.lla 74, 75 e 79 – su cui insistono pontile petroli con annesso attracco per bettoline, oleodotto sottomarino, campo boe e condotti di scarico a mare, per l'esercizio dell'attività di movimentazione di prodotti petroliferi.

L'AdSP, con atto di sottomissione n. 15/19 del 08.03.2019, ha autorizzato, ex artt. 38 cod. Nav. e 35 Reg. Cod. Nav., l'ENI Spa all'immediata occupazione ed uso di uno specchio acqueo di mq. 10.354 circa per l'avvio dei lavori afferenti il prolungamento del Pontile Petroli nell'ambito del Progetto Tempa Rossa di cui all'Autorizzazione Unica (Decreto n. 17441 del 29.03.2018), rilasciata dal MISE di concerto con il MIT.

La precitata concessione demaniale n. 1/15 è stata prorogata, con Decreti del Presidente dell'AdSP nn. 113/20 e n. 32/22, rispettivamente in data 23.12.2020 e 01.03.2022, di mesi ventiquattro. Ciò ai sensi dell'art. 199, comma 3, lett. b) del Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 ed in virtù di quanto previsto dall'art. 5, comma 3-bis del Decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 dicembre 2021, n. 215.

Con atto suppletivo di riordino di concessione demaniale marittima n. 9/22 in data 10.06.2022, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha autorizzato - ex art. 18, co. 9-bis L. 84/94 nonché ex art. 24 reg. cod. nav. – previa delibera del Comitato di Gestione n. 17/21 del 21.12.2021, le seguenti variazioni:

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

Quanto sopra fino al 31.12.2032 (data di scadenza del cennato Atto di concessione n. 1/15, in seguito alle proroghe ex lege precitate).

L'Eni S.p.a., in occasione dell'istanza di variazione di cui innanzi, ha prodotto un programma di attività volto all'incremento dei traffici e della produttività del Porto prevedendo una tabella di traffici ed una di investimenti allegate al precitato Atto n. 9/22 sotto i nn. 3 e 4.

L'art. 3 dell'atto 9/22 prevede che, in ipotesi di mancato raggiungimento, senza giustificato motivo, degli obiettivi di traffico indicati nel programma di attività di cui alla tabella traffici, la misura del canone subisca incrementi secondo criteri proporzionali alla percentuale di mancato raggiungimento degli

obiettivi. Ciò secondo la formula ivi indicata.

Si evidenzia come elemento di novità dell'anno 2025 che l'Eni S.p.A - con istanza trasmessa a mezzo SUA in data 03.11.2025 e annessa documentazione di supporto e successive integrazioni del 19.11.2025 e del 25.11.2025 - ha chiesto di far subentrare, ex art. 46 Cod. Nav., nella cennata concessione demaniale n. 1/2015 e successivo atto suppletivo/di riordino n. 9/2022 la Eni Industrial Evolution S.p.A, società inattiva con capitale sociale di € 1.000.000,00, con socio unico Eni S.p.A. Ciò stante l'intervenuto conferimento, con decorrenza dal 1 gennaio 2026, – da Eni S.p.A in favore di Eni Industrial Evolution S.p.A - del ramo di azienda denominato "REVT - Refining Evolution and Transformation" costituito dal complesso di beni immobili (raffinerie, stabilimento, depositi, manufatti tecnici, fabbricati e terreni), oleodotti, beni mobili, materiali e immateriali (contratti, rapporti giuridici attivi e passivi, personale e quant'altro), principalmente destinato alla raffinazione, lavorazione, stoccaggio e distribuzione di petrolio greggio, vettori energetici ed energia da fonti fossili e biologiche, di prodotti comunque derivati da tali fonti, inclusi i sottoprodotti. Tra i beni conferiti risultava compresa anche la Raffineria di Taranto.

L'ENI S.p.A ha, altresì, chiesto di "autorizzare Eni Industrial Evolution S.p.A. ad occupare anticipatamente, nelle more dell'autorizzazione al predetto subentro, i beni demaniali de quibus...nell'eventualità in cui l'autorizzazione al subentro ... non venga assentita entro la data di efficacia dell'Atto di Conferimento... stante la necessità che la Raffineria possa operare senza soluzione di continuità".

L'AdSP ha avviato, sulla suindicata istanza, l'iter procedimentale di rito ex art. 9 del Regolamento demanio marittimo procedendo, altresì, a porre in atto la pubblicazione della domanda, ex artt. 18 Reg. Cod. Nav. e 18 del cennato Regolamento, agli Albi dell'AdSP, della CP e del Comune di Taranto dal 01.12.2025 al 20.12.2025 incluso. Ciò ai fini dell'acquisizione delle osservazioni e/o opposizioni e mediante avviso pubblico n. 14/2025 del 28.11.2025. Nel termine del 22.12.2025 non sono pervenute né osservazioni e né opposizioni

In relazione a quanto precede, il Comitato di Gestione, con provvedimento n. 7 del 31.12.2025, su proposta del Presidente in data 24.12.2025, ha deliberato - ai sensi del comb. disp tra gli artt. 8, comma 3 e 9, comma 5 lett. g) della Legge 84/94 – quanto segue:

1. l'accoglimento dell'istanza di anticipata occupazione con decorrenza 01.01.2026, data di efficacia del conferimento del ramo di azienda.
2. l'accoglimento dell'istanza di subingresso previa acquisizione di:
 - voltura delle autorizzazioni, ex art. 19 D.Lgs. n. 374 del 18.11.1990 (ora art. 7 dell'allegato 1 del D.lgs. n. 141 del 26 Settembre 2024) già rilasciate in favore di ENI S.p.A dalla Direzione Interregionale per la Puglia, il Molise e la Basilicata, Ufficio delle Dogane di Taranto;
 - voltura delle cauzioni ex art. 17 Reg. Cod. Nav. a garanzia dell'osservanza degli obblighi assunti con i precedenti Atti nn. 1/15 e 15/19, ex art. 18, co. 6, lett. a), L. 84/94 e della polizza a copertura dei danni per fulmini, incendio ed eventi speciali sulle pertinenze demaniali;
 - voltura di tutte le necessarie autorizzazioni in favore del Soggetto Subentrante.

L'AdSp, con nota n. 29344 del 31.12.2025, ha concluso il suindicato procedimento nei termini indicati nella citata delibera di Comitato autorizzando l'anticipata occupazione e con richiesta degli adempimenti per il rilascio del subingresso.

- Atto di concessione n. 19/19 rilasciato in data 06.05.2019 alla **CEMITALY SPA**, per la durata di anni venti fino al 30.04.2039, per l'occupazione e l'uso ex art. 18 L. 84/94 della zona demaniale marittima di complessivi mq 21.120 circa, situata nel Porto Mercantile di Taranto (Radice lato levante del IV Sporgente ed area retrostante la banchina di riva tra il IV ed il III Sporgente con esclusione della banchina medesima), allo scopo di mantenere un insediamento produttivo - funzionalmente collegato allo Stabilimento industriale di proprietà - sul quale insistono impianti ed attrezzature fisse della Società stessa destinati all'imbarco del cemento alla rinfusa e in sacchi, delle materie prime e dei semilavorati provenienti dal cennato Stabilimento.

Il progetto di investimento allegato alla concessione, teso anche alla razionalizzazione dell'utilizzo delle aree e delle banchine, prevedeva varie opere tra le quali il risanamento dell'impalcato a giorno della Calata IV compreso tra il III e IV sporgente.

L'Atto di concessione prevedeva, altresì, che al termine degli interventi di riqualificazione ed ammodernamento di siffatta banchina - che peraltro avrebbero consentito un utilizzo polifunzionale/multiuso della stessa con particolare riferimento al traffico pesante assimilabile a quello destinato al servizio Ro-Ro - la Calata IV fosse restituita all'AdSP del Mar Ionio.

Per quanto attiene al programma dei traffici il Concessionario si era obbligato ad avviare, attuare e sviluppare - a decorrere dal termine dei lavori afferenti lo smontaggio del nastro trasportatore BC-5, il risanamento dell'impalcato a giorno e la realizzazione dell'impianto di trattamento delle acque meteoriche - il traffico commerciale annuo indicato nel programma di attività volto all'incremento dei traffici ed alla produttività del Porto, come indicato nella Delibera del Comitato di Gestione e relativa Proposta del Presidente.

L'AdSP, come da verbale del 03.11.2022, è rientrata nella disponibilità della cennata porzione di banchina di Calata IV a seguito del collaudo dei lavori di risanamento dell'impalcato eseguiti dalla Cemitally.

Il Concessionario, a seguito di valutazione dello stato di conservazione degli impianti, ha deciso di non realizzare l'arretramento nastro e tantomeno il mantenimento del caricatore semovente, ed ha, pertanto, chiesto una variazione della concessione, ai sensi del comb. disp. tra gli art. 18 L. 84/94 e 24 Reg. cod. Nav..

L'AdSP, giusta delibera del Comitato di Gestione n. 02/2023 del 30.01.2023, su proposta del Presidente, ha rilasciato apposito atto suppletivo (n. 17/2023, rep. 860 in data 30.06.2023) avente ad oggetto la "riduzione aree in concessione applicabile a seguito di cambiato assetto impiantistico mirato a razionalizzare gli spazi impiegati" per 7.652 mq e conseguente nuova configurazione dell'area (da 21.808 mq a 14.156 mq) sulla quale verrà realizzato l'impianto di raccolta, collettamento e trattamento delle acque di pioggia.

Il Concessionario ha prodotto un nuovo piano traffici per il periodo 2023-2039 allegato al precitato atto 17/2023 sotto il numero 2.

Il progetto di investimento, in forza della precitata variazione, prevede esclusivamente l'adeguamento del progetto originario di gestione e trattamento delle acque meteoriche in relazione alle ridotte superfici in concessione, come da documentazione allegata al precitato atto (allegati da n. 3 a n. 8) e secondo il relativo cronoprogramma da prodursi in osservanza dei termini previsti dall' art. 7 dell'atto 17/2023 e con previsione della conclusione dell'opera entro il termine di 12 (dodici) mesi dalla data di rilascio dell'atto.

Con riferimento al canone demaniale marittimo dovuto, l'Atto di concessione prevede una componente fissa del canone ed una parte variabile rinveniente dal mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nella Tabella traffici - secondo il meccanismo descritto nell'art. 5 dell'atto n. 19/2019 - avendo quale riferimento il consuntivo traffico dell'anno precedente che dovrà essere comunicato dal Concessionario all'AdSP, con apposita Relazione - contenente anche l'ammontare e la tipologia degli investimenti eseguiti del pari nell'anno precedente - da prodursi secondo i termini e con le modalità che saranno stabilite e comunicate dall'AdSP.

Il precitato atto suppletivo, all'art. 7, prevede che l'AdSP eseguirà - ex art. 18, co. 10, L. 84/94 - accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività e nel progetto di investimento. Detto atto prevede:

- per il primo anno la suddetta verifica avrà ad oggetto la realizzazione dell'impianto di trattamento delle acque meteoriche, da avviarsi nel mese di luglio 2024; per gli anni successivi, invece, l'attuazione del programma traffici.
- con periodicità quinquennale l'AdSP ed il Concessionario potranno procedere, sulla base di studi condivisi ed analisi di contesto socio-economico, ad eventuali aggiornamenti intermedi del programma di attività. Il primo aggiornamento quinquennale è pianificato nel primo trimestre dell'anno 2025, in linea con la citata delibera n. 02/2023 del Comitato di Gestione.

- Atto di concessione n. 23/19 rilasciata in data 30.07.2019 alla **SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL SPA** - società di diritto italiano interamente controllata, anche se indirettamente, dalla Yilport Holding AS - per l'occupazione ed uso, ex art. 18 L. n. 84/94, delle aree e della banchina del "Molo Polisettoriale" del Porto di Taranto (con esclusione della Calata 5 ed aree retrostanti) al fine di rendere operativo un terminal multipurpose, promuovendo lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei container, di merci varie e ro-ro. Ciò per la durata di anni quarantanove.

La concessione - particolarmente complessa - è divenuta efficace in data 09.10.2019 con la consegna del relativo compendio demaniale, ex art. 34 Reg. cod. Nav., in data 27.02.2020.

La SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL S.p.a. ha prodotto un programma di attività volto all'incremento dei traffici e della produttività del Porto prevedendo una tabella di traffici ed un piano di investimenti allegati al precitato Atto n. 23/19 sotto i nn. 3 e 4.

Come già relazionato la realizzazione del piano operativo posizionerà il Porto di Taranto tra i più importanti scali del Mediterraneo Centrale ponendolo strategicamente all'interno dei più rilevanti progetti Comunitari ed Internazionali di sviluppo dei trasporti. Con particolare riferimento alla programmazione comunitaria, occorre ricordare come il porto di Taranto sia stato individuato come Core port nella Rete centrale (Core Network) delle TEN - T ed individuato come terminale portuale europeo in collegamento con Malta il cui porto, tra l'altro, è gestito proprio dalla Yilport Holding AS insieme alla Terminal Link (società del Gruppo CMA-CGM).

Il progetto, inoltre, è idoneo a valorizzare il traffico intermodale, in particolare quello ferroviario, e la logistica portuale e retroportuale, realizzando un effetto moltiplicatore delle attività imprenditoriali e del numero degli occupati.

La precitata concessione demaniale n. 23/2019, è stata prorogata, con Decreti del presidente dell'AdSP nn. 113/20 e n. 32/22, rispettivamente in data 23.12.2020 e 01.03.2022, di mesi ventiquattro. Ciò ai sensi dell'art. 199, comma 3, lett. b) del Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 ed in virtù di quanto previsto dall'art. 5, comma 3-bis del Decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 dicembre 2021, n. 215.

3.2.2 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 10 dell'articolo 18 e dell'articolo 9 del d.i. n. 202/2022.

Ai sensi del comma 10 dell'articolo 18 L. 84/94, *"l'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima effettuano accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti posseduti dal concessionario al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività di cui al comma 8, lettera a)."*

ENI SPA

L'AdSP MI, con nota prot. n. 9221 del 15.04.2025, ha avviato le verifiche ex art. 18, co. 10 L. 84/94 per l'anno 2024 secondo quanto previsto dal Decreto n. 202/2022 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dell'economia e delle finanze e successivo Decreto n. 110 del 21.04.2023 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di approvazione delle "Linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 28 dicembre 2022, n. 202". Ciò chiedendo, altresì, la modulistica per eseguire la verifica sui requisiti soggettivi di affidabilità del concessionario e con invito a trasmettere una relazione dettagliata ed esplicativa in ordine a:

1. ammontare e tipologia degli investimenti realizzati nell'anno 2024;
2. traffici conseguiti nel medesimo anno e ragioni che hanno determinato i relativi dati;
3. previsioni di traffico per l'anno 2025.

Il Concessionario ha trasmesso i seguenti dati relativi al traffico e agli investimenti:

Traffico 2024 effettivamente eseguito: n. ormeggi 319; movimentato 4098 kt;

Investimenti al 31.12.2024: prolungamento pontile k€ 1.768; pontile esistente k€ 15.122.

A seguito di corrispondenza intercorsa al fine di conoscere le motivazioni per il mancato raggiungimento degli obiettivi di traffico previsti nell'Allegato n. 3 della Concessione (n. ormeggi 480; movimentato 8100), il Commissario Straordinario dell'AdSP MI - nell'esercizio dei poteri e delle prerogative che l'articolo 9, comma 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 attribuisce al Comitato di Gestione, giusta decreto n. 160 del 01.07.2025 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - esaminata e valutata la documentazione prodotta dalla Società, letta e condivisa la Relazione del Rdp, ha assunto le seguenti determinazioni mediante decreto n. 111 del 31.10.2025:

- il versamento da parte di ENI Spa della somma di € 105.305,94 a titolo di canone variabile per il periodo 01.01.2024-31.12.2024, risultando disattesi gli impegni relativi ai traffici previsti nell'Atto di

concessione, in ossequio a quanto disposto dall'art. 3 dell'atto concessorio.

- ha preso atto, con riferimento agli investimenti, che il progetto Tempa Rossa è in fase di completamento e che la differenza tra quanto pianificato per il nuovo Pontile e quanto consuntivato è dovuto principalmente al posticipo dell'attività di adeguamento strutturale pontile (palificazione) e opere connesse, nell'ambito di detto progetto Tempa Rossa.
- ha preso atto, sotto il profilo occupazionale, del dichiarato *"mantenimento dell'organico impiegato alla data del 31.12.2024"* fino alla scadenza della concessione e, non essendovi previsioni di nuove assunzioni, non ha ritenuto di dover ricorrere all'applicazione dell'art. 4, comma 5 del D.L. 29.12.2016, n. 243 (TPWA).

Inoltre con riferimento al mancato raggiungimento degli obiettivi di traffico, con il suddetto Decreto n. 111/25 il Comitato di Gestione ha deliberato che - nel perseguimento del superiore pubblico interesse costituito dalla necessità di salvaguardare l'attività della Raffineria di Taranto, tenuto conto del contesto socio-economico del territorio ionico - non si procedesse alla dichiarazione di decadenza della concessione demaniale marittima ex art. 47 cod. nav. atteso i rilevanti interventi realizzati dal Concessionario connessi al progetto Tempa Rossa e la necessità di evitare ogni riflesso negativo sotto il profilo occupazionale garantendo le attività correlate, l'indotto, l'economia regionale e nazionale.

L'AdSP, con nota n. 24961 del 10.11.2025 ha comunicato all'ENI Spa l'esito della verifica richiedendo la corresponsione del canone variabile, regolarmente corrisposto dalla Società.

L'AdSP MI, alla luce delle dichiarazioni rese dalla Società, ha eseguito altresì la verifica dei requisiti posseduti dal concessionario ai sensi degli artt. 94 e 95 d. lgs 36/2023, conclusasi con esito positivo.

CEMITALY SPA

L'AdSP, con nota prot. 4682 del 18.02.2025, ha chiesto al Concessionario una relazione sullo stato delle autorizzazioni e avanzamento lavori oltre che elementi di valutazione sulle prospettive di utilizzo del compendio in concessione.

Con foglio prot. n. 10-DIS/TA-VL del 04.03.2025 (acquisito al protocollo dell'Ente in data 05.03.2025 al n. 5836), la Società ha relazionato in merito:

1. al piano degli investimenti di cui al cennato atto suppletivo n. 17/2023, consistente nella realizzazione dell'impianto di trattamento delle acque meteoriche, per il quale l'avanzamento dei lavori risulta fermo alla seconda fase del cronoprogramma ovvero all'ottenimento delle propedeutiche autorizzazioni;
2. ai traffici, dichiarando che *"...la ripresa degli stessi potrà aversi solo a valle della realizzazione dell'impianto di trattamento acque meteoriche, costituendo la regimazione delle acque presupposto necessario per l'esercizio dell'attività sull'area in concessione"*. Inoltre ha riservato, in prossimità della fine dei lavori, l'aggiornamento relativamente ad eventuali adeguamenti di attività e prospettive di utilizzo del compendio.

L'AdSP, con foglio n. 9222 del 15.04.2025, ha avviato l'iter per la verifica annuale e quinquennale della concessione invitando il Concessionario a fornire notizie in merito alla conclusione della seconda fase del cronoprogramma, aggiornamenti in merito agli aspetti occupazionali, nonché ogni utile informazione.

La Cemitally – nel riscontrare le richieste dell'AdSP - ha chiesto la fissazione di apposito incontro che ha avuto luogo in data 07.11.2025 a seguito del quale la Società, con nota Prot. N° 47 – DIS/TA -VL del 20.11.2025,

acclarata al protocollo dell'Ente al n. 25920 del 20.11.2025, ha precisato quanto segue:

- A seguito del rilascio della Determinazione n. 395 del 01/04/2025 della Provincia di Taranto di modifica non sostanziale dell'A.I.A. *“è stato poi necessario l'allineamento del progetto originario ai dettami della determina. Il progetto definitivo dell'impianto di regimazione delle acque meteoriche è stato reso disponibile nel mese di luglio 2025... La cantierizzazione delle attività è programmata entro fine anno, con previsione di completamento dei lavori nel primo quadrimestre 2026”*;
- *“nelle more dalla conclusione dei lavori dell'impianto di regimazione delle acque meteoriche, è intenzione di Cemitaly attualizzare il contesto tarantino in cui l'attività cementiera si inserisce, tenendo conto sia della connessa attività produttiva della loppa di ILVA, sia di nuove opportunità industriali offerte dal territorio. In generale, il mercato del cemento in Italia è abbastanza stabile e si aggira intorno a 20 milioni di tonnellate all'anno. I temi relativi alla decarbonizzazione e necessità di acquisto quote di CO2 stanno favorendo l'arrivo di prodotto extra EU a detrimento della produzione interna. Lo stesso tema influenza pesantemente il potenziale export che risulta di fatto non competitivo. L'introduzione del CBAM (meccanismo di aggiustamento del carbonio alle frontiere) dovrebbe potenzialmente limitare gli impatti dell'import. Risulta quindi molto ambizioso e con non poche difficoltà riprendere un flusso di utilizzo della banchina come lo è stato in passato relativamente al cemento. Si potrebbero considerare nuove opportunità che dipendono dall'evoluzione del contesto socioeconomico tarantino, facendo parte di un Gruppo leader nel settore dei materiali da costruzioni presente in tutto il mondo con oltre 50.000 dipendenti e migliaia di siti produttivi, non escludendo l'attivazione di impianti per la produzione e confezionamento di calcestruzzi per applicazioni off shore. Una vigorosa ripresa dei traffici attraverso la banchina in concessione a Cemitaly sarà anche in virtù delle iniziative rappresentate, frattanto si conferma il piano già presentato”*.

La verifica relativa all'anno 2024 non si è conclusa al 31.12.2025 ed il Comitato di Gestione dovrà deliberare in ordine alla stessa nonché a quella quinquennale che prevede l'analisi dell'andamento del rapporto concessorio ex art. 9 del Decreto Ministeriale n. 202/2022.

L'AdSP MI, alla luce delle dichiarazioni rese dalla Società, ha avviato altresì la verifica dei requisiti posseduti dal concessionario ai sensi degli artt. 94 e 95 d. lgs 36/2023, conclusasi con esito positivo.

SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL S.p.a.

Preliminarmente si evidenzia come, con decisione del 13.05.2025, il Comitato di Gestione ha concluso la verifica afferente l'anno precedente (periodo Marzo 2023 – Febbraio 2024) disponendo, ai sensi di quanto previsto dall'art. 4 dell'Atto di concessione n. 23/2019, il versamento della somma di € 185.110,21 a titolo di parte variabile del canone demaniale marittimo, quale sanzione di tipo economico connessa al mancato raggiungimento del “traffico minimo garantito” nel periodo oggetto di verifica.

L'AdSP MI ha comunicato, con apposita nota, alla Concessionaria l'esito della verifica relativa al suddetto periodo evidenziando *“come l'esito negativo della presente verifica annuale, così come gli esiti di quelle relative agli anni precedenti, saranno, comunque, considerati nell'ambito dell'avviata verifica quinquennale avente ad oggetto “un'approfondita analisi dell'andamento del rapporto concessorio” ai sensi dell'art. 9 del DM 202/2022.”*

Inoltre con la precitata comunicazione (fg n. 13625 del 13.06.2025) è stata fatta salva *“ogni ulteriore valutazione/riserva circa l'avvio della procedura di decadenza ai sensi di legge della Concessione, laddove dovessero perdurare le inadempienze di SCCT rispetto alle previsioni dell'Atto di concessione, tra cui il mancato rispetto del volume di traffici come definito al Programma di Attività, Allegato 3, evidenziandosi che,*

comunque, l'AdSP ha la facoltà di procedere in tal senso ovvero alla revoca della concessione in qualunque momento, anche in presenza dell'emergere di nuovi interessi di particolare rilevanza idonei a garantire un più proficuo utilizzo anche parziale del Molo Polisettoriale."

La verifica annuale relativa al periodo Marzo 2024 – Febbraio 2025 nonché quella quinquennale che prevede l'analisi dell'andamento del rapporto concessorio ex art. 9 del Decreto Ministeriale n. 202/2022 sono state invece avviate dall'AdSP MI con foglio n. 9220 del 15.04.2025.

Il Concessionario, con nota del 30.05.2025 acclarata al protocollo dell'Ente al n. 12547 del 03.06.2025 – ha rappresentato all'AdSP MI la situazione organizzativa e gestionale del Terminal e ha, altresì, trasmesso una relazione sul programma di attività, traffici e investimenti, richiedendo l'attivazione della procedura di riequilibrio e revisione della concessione ai sensi dell'art. 16 dell'Atto di concessione nonché un incontro al fine di poter rappresentare le possibilità di sviluppo e evoluzione degli stessi.

Si riporta a seguire il riscontro della Società in merito al piano traffici, occupazionale e investimenti:

1. Piano traffico:

- volume containers: 14.569 TEU
- traffico merci varie: 85.000 tonnellate (rinfuse-pet coke 80%; olio di palma 15%, project cargo 5%)
- ro-ro: 3.000 CEU di automobili
- supporto linee di navigazione nella gestione della congestione in altri porti: trasbordo presso il molo polisettoriale di 7.000 TEU
- supporto hub NATO di Taranto: 600 TEU containers.

Sul punto l'Allegato 3 della concessione prevede per il terzo anno la movimentazione minima garantita di 420.000 TEU; tale target presuppone l'avvenuto dragaggio dei fondali che, come è noto, non è stato eseguito; consegue come il dato da prendere in considerazione per il confronto sarà quello della movimentazione minima garantita prevista per il secondo anno pari a 245.000 TEU.

2. Piano Occupazionale: è stato raggiunto, alla data del riscontro, il numero di 147 unità; la società ha precisato che per il *"nuovo piano assunzioni saranno fondamentali l'implementazione del business energetico e la rimodulazione della concessione"*.

Sul punto l'Allegato 7 della concessione prevede nella fase 2 (tra il terzo ed il sedicesimo anno) l'occupazione *"da 150 fino al 550 unità"*.

3. Investimenti in Equipment e IT:

Attrezzature: 21,3 milioni €; IT: 1 milione €. Opere civili: 11,9 milioni €.

Sul punto l'Allegato 7 della concessione prevede nei primi due anni € 19 milioni e dal 3° al 16° anno € 41 milioni.

La SCCT, seppur non raggiungendo gli obiettivi di traffico stabiliti dalla concessione per i primi anni, ha dato parziale attuazione al Piano degli Investimenti ad essa allegato, eseguendo alcune delle opere di riammodernamento e ripristino del molo polisettoriale ed assumendo una quota di personale che ha raggiunto le n. 147 unità a luglio 2025.

Allo stato è stato istituito apposito tavolo tecnico con il Concessionario per il riequilibrio della concessione. Ciò anche per ripianificare l'impegno dell'AdSP MI a completare i dragaggi nonché per dare attuazione all'intervenuto Decreto Mase n. 167 del 4 luglio 2025 che ha individuato il Molo Polisettoriale del Porto di Taranto quale hub nazionale per lo sviluppo degli impianti eolici offshore galleggianti in Italia.

La documentazione fornita dal concessionario e le successive integrazioni richieste dall'Ente sono tuttora in fase di analisi e valutazione.

La verifica relativa al periodo Marzo 2024 – Febbraio 2025 non si è conclusa al 31.12.2025 ed il Comitato di Gestione dovrà deliberare in ordine ai suindicati profili.

La verifica complessiva circa l'andamento del rapporto concessorio - coincidente con l'analisi del quinto anno di esercizio della concessione – potrà prevedere l'individuazione di ipotesi di variazione oggettiva e/o soggettiva della Concessione.

L'intervenuto Decreto Mase sull'eolico off-shore impone, infatti, una riflessione in merito all'utilizzo del Molo Polisettoriale; occorre valutare come tale nuova opportunità, di importanza cruciale per il Porto di Taranto, possa coniugarsi con le precedenti direttive di sviluppo del Molo Polisettoriale ancora non del tutto attuate dal concessionario in relazione al proprio programma di attività, di investimenti e di sviluppo dei traffici. A tal fine si è avviato un tavolo di confronto con il concessionario – che è tuttora in corso – con lo scopo di valutare una eventuale riduzione delle aree in concessione.

L'AdSP MI, alla luce delle dichiarazioni rese dalla Società, ha avviato la verifica dei requisiti posseduti dal concessionario ai sensi degli artt. 94 e 95 d. lgs 36/2023, conclusasi con esito positivo.

3.2.3 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 6 dell'articolo 16 della L. 84/1994.

In ordine all'attività di verifica di cui al comma 6 dell'art. 16, si è provveduto al consueto accertamento annuale in merito al rispetto delle condizioni previste nel programma operativo presentato da ciascuna impresa. Per quasi tutte le imprese si è registrata una diminuzione delle attività previste. Tuttavia, nel valutare i risultati ottenuti dalle imprese, si è continuato a tenere conto del perdurante periodo di contrazione dei traffici che continua ad interessare in maniera importante il porto di Taranto.

3.2.4 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 17, comma 2 della L. 84/1994 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17 comma 5 della L. 84/1994.

Come già riferito, in data 22.10.2023 è scaduta la proroga dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 17, comma 2, L. 84/94 e, di conseguenza, attualmente nel Porto di Taranto non è più presente un soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo.

Visto l'approssimarsi della scadenza dell'autorizzazione ex art 17 c. 2, L. 84/94 con Delibera del Comitato di gestione n. 11 del 04/08/2023, si decideva *"di procedere alla costituzione dell'Agenzia per la fornitura di lavoro temporaneo ex art. 17, c. 5 L.84/94 con forma giuridica di s.r.l. a partecipazione mista pubblico privato, nel rispetto del D. Lgs. n. 175/2016 (TU in materia di società a partecipazione pubblica) ... (omissis)..."*.

Tuttavia, in considerazione delle motivazioni espresse nelle Determinazioni n. 92/2023 in data 07/09/2023 della Corte dei Conti e n. S4730 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con le quali è stato formulato parere sfavorevole alla costituzione dell'Agenzia di che trattasi con la partecipazione dell'AdSPMI,

si è ritenuto necessario procedere all'annullamento in autotutela della Delibera n. 11/2023 cit. Con nota prot. n. 25729 del 07/10/2024 è stata chiesta al *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* l'autorizzazione prevista dall'art. 4, co. 8, D.L. n. 243/2016 a procedere con la trasformazione dell'Agenzia costituita ai sensi del comma 1 dell'art. 4 cit in Agenzia ex art. 17, co. 5, L. 84/94. Sul punto con note prot. n. 23362 del 16/10/2025 e n. 6404 del 17/03/2026 è stato chiesto un incontro di approfondimento al fine di addivenire alla definizione dell'organizzazione della fornitura di manodopera nel Porto di Taranto. Attualmente, quindi, detta Agenzia fornisce lavoro portuale temporaneo alle imprese richiedenti, non essendoci più un soggetto autorizzato ai sensi dell'art. 17 della L. 84/94.

3.2.5 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17 della L. 84/1994.

Non essendoci un'impresa autorizzata ex art. 17, nel corso del 2024 non sono stati svolti corsi di formazione. Per completezza d'informazione si riferisce che in data 06/03/2024 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa con la Regione Puglia *"per la definizione di un quadro di interventi per il rilancio e la salvaguardia dell'occupazione dell'area portuale di Taranto"* in applicazione dell'art. 4, co. 3, D.L.243/16 in favore dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto, che prevede che *"L'Agenzia di cui al comma 1, sentite le organizzazioni sindacali dei lavoratori, svolge attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi anche attraverso la loro formazione professionale in relazione alle iniziative economiche ed agli sviluppi industriali dell'area di competenza della Autorità di Sistema portuale. Le Regioni possono cofinanziare i piani di formazione o di riqualificazione del personale che dovessero rendersi necessari, avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente"*. Il comitato di pilotaggio individuato in detto Protocollo d'intesa si è confrontato per analizzare i profili professionali esistenti nel *"Repertorio Regionale delle Figure Professionali"* al fine di implementare lo stesso con nuove figure professionali. Sul punto il 19 dicembre 2024 detto comitato di pilotaggio ha individuato i contenuti dell'*"Accordo Quadro per le Politiche Attive per il Lavoro nell'area portuale di Taranto"*, di cui all'art. 8 del Protocollo d'intesa cit. con particolare riferimento agli interventi da attuare, alle modalità operative, alle previsioni massime di spesa e relative fonti di finanziamento, oltre che ai relativi procedimenti amministrativi a carico di ciascuna delle Amministrazioni firmatarie. In particolare, nell'ambito di detto Protocollo, nel corso del 2025 il Centro per l'Impiego di Taranto ha avviato e completato le attività inerenti il profiling dei lavoratori iscritti negli elenchi della Taranto Port Workers Agency S.r.l. e l'individuazione dei possibili progetti formativi.

3.2.6 Notizie in merito all'applicazione del comma 15-bis dell'articolo 17 della L. 84/1994.

Nel corso del 2025 non sono state svolte attività afferenti al comma 15 bis dell'art. 17.

3.3 Attività di cui all'articolo 68 cod. nav. e attività residuali.

3.3.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla regolamentazione della materia.

Le iscrizioni nel registro tenuto ai sensi dell'art. 68 Cod. Nav. sono disciplinate dal *“Regolamento per la disciplina delle attività industriali, commerciali, artigianali esercitate nell'ambito del porto di Taranto – iscrizione nei registri di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione”* approvato con Ordinanza n. 10/21, in data 22/03/2021 nel quale è stata prevista la presentazione delle istanze esclusivamente mediante lo Sportello Unico Amministrativo (SUA). Ai sensi di detto Regolamento le imprese che intendano operare in porto devono presentare una *“Segnalazione di inizio attività”* e l'Ente, esaminata la segnalazione, ed accertata la sussistenza dei requisiti dichiarati, entro il termine di giorni 60 dalla data di ricezione della SCIA, procede all'iscrizione dell'impresa nell'apposito registro e trasmette detta SCIA alle Pubbliche Amministrazioni interessate per le eventuali osservazioni di competenza. Nel caso in cui la dichiarazione presentata risulti incompleta, l'Ente ne dà comunicazione al soggetto interessato e le attività vengono sospese fino al completamento della SCIA.

Nel corso dell'anno 2025 sono state presentate n. 438 segnalazioni certificate di inizio attività per svolgere attività continuative ex art. 68 del Codice della Navigazione.

4. Lavoro portuale

4.1 Approfondimento sul Piano organico del porto vigente, redatto ai sensi dell'art. 8, c. 3, lett. *s-bis* e *3-bis*, con riferimento alle misure intraprese ai sensi dello stesso, piani di interventi adottati, nonché eventuali criticità e prospettive future del lavoro portuale.

Con Decreto n. 110/22 del 03/10/2022 è stato adottato, previa delibera del Comitato di gestione, sentita la Commissione Consultiva Locale, il *“Piano dell'organico del Porto di Taranto”* redatto ai sensi dell'art. 8, co. 3, lett. *s-bis*) della legge 84/94. In detto documento sono state analizzate le attività, gli organici e i fabbisogni delle imprese autorizzate ex artt. 16, 17 e 18 della L. 84/94 e ss.mm.ii. come previsto dalla norma citata. È stato preliminarmente inquadrato il contesto normativo di riferimento analizzando la regolamentazione specifica. Si è quindi condotta una mappatura dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17, 18 e 19 L. 84/94 (con sintesi anche delle imprese ex art. 36 Codice della Navigazione). Sono stati, altresì, rilevati presso le imprese i fabbisogni lavorativi delle stesse e sono state previste le eventuali necessità di riqualificazione del personale nell'ipotesi di ulteriori sviluppi. In aggiunta rispetto a quanto definito dalla norma, per le peculiarità locali e come già attuato nel precedente Piano, sono state inserite nell'analisi anche l'impresa ex art. 19, L. 84/94 e l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale istituita ai sensi dell'art. 4 del D.L. n. 243/2016 convertito in Legge n.18 del 27 febbraio 2017. Il Piano ha validità triennale e identifica i fabbisogni lavorativi delle imprese operanti in porto, nonché un aggiornamento

delle qualifiche professionali. In particolare detto piano, nell'ambito degli interventi previsti dal Protocollo d'intesa del 06/03/2024 sottoscritto con la Regione Puglia, è stato utilizzato per aggiornare le figure professionali attualmente presenti nel *"Repertorio Regionale delle Figure Professionali"* della Regione, al fine di adattarle alle specificità del Porto di Taranto per consentire la riqualificazione professionale dei lavoratori iscritti negli elenchi della citata Agenzia.

Si precisa, altresì, che l'attuale stato di crisi del settore che interessa il Porto di Taranto ha inevitabilmente colpito le imprese portuali e, pertanto, si auspica che con una ripresa dei traffici si possa determinare un sensibile miglioramento delle prospettive del lavoro portuale.

Si riferisce, infine, che sono state avviate le attività per la redazione del nuovo Piano dell'organico del Porto di Taranto nel quale sarà recepito anche quanto elaborato dal comitato di pilotaggio di cui al precitato Protocollo d'intesa.

4.2 Approfondimento sulla valutazione di congruità annuale degli organici delle imprese di cui all'art. 17, l. 84/94 ai sensi della Direttiva del Ministro del 5 agosto 2008, diffusa con la circolare n. 10445 del 24 settembre 2008.

In relazione alla valutazione sulla congruità degli organici si fa presente che, nella nota prot. n. 25729 del 07/10/2024 cit. relativa alla trasformazione dell'Agenzia costituita ai sensi dell'art. 4, co. 1, D.L. n. 243/2016 in Agenzia ex art. 17, co. 5, L. 84/94, si è ipotizzato un organico di n. 20 unità da individuare tra i lavoratori iscritti negli elenchi dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto.

4.3 Verifiche ed eventuali criticità emerse in relazione all'esercizio dei poteri di cui all'art. 24, c. 2-bis della L. 84/1994, sulla vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa.

L'Ente ha svolto nel corso del 2025 attività di vigilanza e controllo mediante lo svolgimento di ispezioni e sopralluoghi mirati alla verifica delle differenti tematiche portuali quali la sicurezza intesa come safety e security, la manutenzione delle aree, lo stato dell'ambiente, la gestione dei rifiuti, la verifica dello stato delle aree portuali e le segnalazioni pervenute portando il numero delle ispezioni svolte a n. 84.

L'Ente ha continuato il suo impegno nella organizzazione, pianificazione e svolgimento di attività di sensibilizzazione per la individuazione delle problematiche e criticità afferenti quali la viabilità, la circolazione stradale provvedendo ad emanare ordinanze ad hoc per la loro regolamentazione.

Come noto in data 16 aprile 2024 è stato svolto l'evento di promulgazione del protocollo intesa firmato il 13 febbraio 2024 tra le Amministrazioni (SPESAL, ASL, Capitaneria di Porto, AdSP, VVF, INAIL, DIL) sottoscritto in Prefettura nel quale sono previste delle attività di prevenzione e formazione nei confronti delle imprese

portuali. Nel protocollo, la cui durata è triennale, è stato stabilito che saranno forniti, quale attività di supporto alle imprese, questionari per la autovalutazione del rischio e check list su alcune tematiche che hanno la finalità di indirizzare il datore di lavoro ad una corretta valutazione del rischio.

Sono stati svolti altresì n. 5 sopralluoghi mirati congiunti:

- in data 15/01/2025 presso il I sporgente con la Capitaneria di Porto;
- in data 28/01/2025 presso il II sporgente nella area in concessione alla Società ADI con la Capitaneria di Porto;
- in data 27/02/2025 presso il IV sporgente ponente con la Capitaneria di Porto;
- in data 05/06/2025 presso il IV sporgente nell'area in concessione alla società ADI con lo SPESAL ASL e la Capitaneria di Porto;
- in data 12/06/2025 presso il III sporgente nell'area in concessione alla società ADI con lo SPESAL ASL e la Capitaneria di Porto e verifica della viabilità in ambito portuale;

Le verifiche ispettive sono state svolte presso i concessionari, le imprese ex art. 16 anche durante controlli effettuati su ambiti differenti per un totale di n. 31 verifiche ispettive totali.

5. Manutenzione ordinaria/straordinaria e interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione

Gli interventi di manutenzione in ambito portuale possono così riassumersi:

- a. Manutenzione ordinaria e tenuta in esercizio degli impianti di segnalamenti marittimi affidata alla Società CE.SUB. S.r.l.;
- b. Servizio di pulizia delle parti comuni in ambito portuale affidato alla Società CASTIGLIA S.r.l.;
- c. Affidamento al RTI: CASTIGLIA SRL (mandataria) - GIOVANNI PUTIGNANO & FIGLI SRL (mandante), LA CARPIA DOMENICO SRL (ausiliaria) del servizio di “GLOBAL SERVICE PER LA GESTIONE DEI SERVIZI DI TERRA E DEI BENI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO – PORTO DI TARANTO”. Detto servizio ha assorbito i seguenti servizi:
 - manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture edili, logistiche e portuali delle parti comuni del porto mercantile di Taranto;
 - servizio di conduzione e manutenzione degli impianti elettrici e di pubblica illuminazione del porto di Taranto;
 - servizio di tenuta in esercizio degli impianti di climatizzazione installati presso gli edifici di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio;
 - manutenzione ordinaria del verde pubblico esistente nell'ambito demaniale del porto di Taranto.

5.1 Opere di grande infrastrutturazione: quadro economico, elenco e stato di avanzamento (tecnico e finanziario) delle opere avviate, costi di realizzazione, con indicazione della relativa fonte di finanziamento, compilando la relativa tabella allegata (*Tabella 4*). Ogni opera dovrà corredata del relativo CUP identificativo.

Vedasi allegati: **4. TABELLA_OPERE_GRADE INFRA**

Continuano le attività connesse alla realizzazione delle opere di cui allegata tabella - ove sono ricomprese sia le opere di grande infrastrutturazione che quelle inserite nell'elenco annuale del programma triennale opere pubbliche 2025-2027 - che contiene gli elementi indicati nello schema proposto dal MIT. L'elenco annuale lavori per il 2025 prevedeva le seguenti opere:

Titolo intervento	CUP	Ammontare quadro economico	Finanziamenti disponibili (importo)	fonte di finanziamento (citare norma di riferimento)	Stato di attuazione
REALIZZAZIONE DEL NUOVO VARCO EST	D51B21003080005	€ 5.000.000,00	€ 2.295.000,00	FONDI PAC 2014-2020	Nel corso del 2025 è stata indetta e aggiudicata la gara per l'appalto integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori
OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA DI UN ECO- INDUSTRIAL PARK IN TARANTO	D51B21003550001	€ 50.000.000,00	€ 50.000.000,00	DECRETO n. 163 del 14/07/2022 - FONDI PNRR	Si tratta dell'infrastrutturazione delle aree (reti acqua, energia elettrica, sistemazioni idrauliche, viabilità, recinzioni, etc.) dell' HUB logistico retroportuale. Al 31.12.2025 è in corso l'aggiornamento del PFTE a seguito delle prescrizioni in sede di istruttoria volta all'approvazione.
RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT PORTO- CITTA'	D51B22001380006	€ 48.562.008,06	€ 9.705.000,00	PAC 2014-2020 CONVENZIONE CON MIMS	Lo Studio di fattibilità ha individuato una struttura di base costituita da opere di protezione costiera (scogliere frangiflutto, dighe foranee, banchinamenti) e da un percorso pedonale continuo, proposto come una estesa passeggiata sul mar Grande. A seguito della redazione del PFTE l'importo del Quadro economico è stato adeguato al prezziario aggiornato. E' in corso la verifica del PFTE.

Nel del 2025 sono in corso i seguenti interventi strategici:

Descrizione intervento	Quadro economico (€)	Fonti finanziarie (€)	Avanzamento/Stato dei lavori % lavori al 30.09.2025
MONITORAGGIO AMBIENTALE INTEGRATO DELL'AREA PORTUALE DI TARANTO	14.000.000,00	BANDO PAC 2014-2020	In corso di esecuzione dal dicembre 2023. La durata del servizio è pari a tre anni.
INTERVENTI PER IL DRAGAGGIO DI 2,3MMC. DI SEDIMENTI IN DARSENA POLISETTORIALE E CASSA DI COLMATA IN AMPLIAMENTO AL V SPORGENTE	83.000.000,00	€ 17.167.143,00 (REGIONE PUGLIA FSC DELIBERA CIPE N. 87/2012) € 7.674.000,00 (MATM – DM 468/01) € 38.158.587,00 (FONDI PROPRI ADSP MI) € 20.000.000,00 (MIT PON RETI E MOBILITÀ 2007/2013 2014-2020)	Con Decreto n. 26 del 08.02.2023, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5, comma 4, del D.L. n. 76/2020, convertito nella L. n. 120/2020, è stata disposta la risoluzione del contratto stipulato con ASTALDI s.p.a. (oggi PARTECIPAZIONI ITALIA s.p.a.) l'Amministrazione ha avviato la procedura di interpello prevista dal suddetto art. 5, comma 4, lett. b), del D.L. 76/2020 convertito in L. n. 120/2020, chiedendo al costituendo RTI Grandi Lavori Fincosit spa/Jan De Nul NV classificatosi al secondo posto della graduatoria del 28.11.2014 - la disponibilità a completare i lavori alle condizioni economiche proposte in sede di gara con delibera n 231 del 19/07/2023, i lavori sono stati affidati (a seguito di interpello al secondo classificato a valle della risoluzione contrattuale con il precedente esecutore). L'AdSP ha valutato una strategia acceleratoria per la funzionalizzazione dell'intervento con la possibilità di effettuare i dragaggi per fasi successive e complementari. A tal fine è stata elaborata una proposta progettuale che è stata sottoposta ai Ministeri competenti (MIT e MASE) per la quale è in corso la necessaria istruttoria (ex art. 5 bis della L 84/94 e verifica assoggettabilità VIA).
RACCOLTA COLLETTAMENTO E TRATTAMENTO ACQUE DI PIOGGIA NELLE AREE COMUNI	18.050.000,00	FONDI POR PUGLIA 2014-2020 (10.616.372,69) FONDO PEREQUATIVO ANNO 2020 GIÀ INTROITATO PER € 881.738,90	I lavori sono attualmente in corso di esecuzione a cura dell'impresa appaltatrice. L'ultimazione dei lavori era prevista al 23.12.2025, ma al 31.12.2025 l'avanzamento dei lavori è pari al 91%.

5.2 Infrastrutture finalizzate alle “autostrade del mare”, risultati finali e prospettive future.

Nel corso del 2025 l'AdSP del Mar Ionio non ha avviato programmi di infrastrutturazione direttamente connessi con le c.d. *autostrade del mare*.

5.3 Aggiornamenti in merito sull'attuazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale.

Con delibera n.13 in data 02/08/2022 il Comitato di Gestione ha adottato l'aggiornamento del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP).

In attuazione al cit. documento, che pone al centro dell'attenzione in particolare la decarbonizzazione e la riduzione dell'impatto ambientale causato dal traffico navale, questa Amministrazione con decreto n. 125 del 03.12.2025 ha approvato il Progetto Esecutivo (PE) per la realizzazione di un impianto di Cold Ironing presso le banchine pubbliche del porto, finalizzato a ridurre le emissioni delle navi durante la sosta in banchina, a migliorare la qualità dell'aria e a promuovere l'efficienza.

L'elettificazione delle banchine, infatti, consente alle navi ormeggiate di spegnere i motori ausiliari di bordo, prelevando l'energia necessaria direttamente dalla rete elettrica terrestre. Questo processo, pertanto, elimina la combustione di carburanti fossili durante lo stazionamento delle navi, riducendo drasticamente le emissioni di gas serra (CO₂), inquinanti atmosferici e rumore, a beneficio della salute pubblica e dell'ambiente.

Inoltre, sempre in linea con le azioni proposte nel cit. documento, l'Ente ha iniziato ad installare alcune torri faro integrate con generatore eolico ad asse verticale, in modo da privilegiare l'uso di energie da fonti rinnovabili.

E' opportuno sottolineare che, al fine di procedere con un nuovo aggiornamento del documento di che trattasi, come disposto anche dalle Linee Guida redatte dal Ministero dell'Ambiente, questa Amministrazione ha inserito nella programmazione annuale degli acquisti di beni e servizi 2026, approvata con determinazione di servizio n. 35 del 15.10.2025, il servizio di *"Supporto tecnico-specialistico al RUP per l'aggiornamento del documento di pianificazione energetico ambientale del Sistema Portuale (DEASP) del porto di Taranto"*. Il servizio che si intende affidare si sostanzia, pertanto, in un supporto tecnico-specialistico al RUP per redigere l'aggiornamento dell'ultima versione del DEASP, in funzione dell'entità dei cambiamenti intervenuti nell'ultimo triennio e, comunque, a far data dal 2022, unitamente ad una nuova valutazione della "Carbon Footprint" secondo la norma UNI ISO 14064.

Infine è doveroso rappresentare che l'AdSP-MI, sempre nell'ottica della massima attenzione alle tematiche ambientali e alla realizzazione degli interventi infrastrutturali nel pieno rispetto dell'ambiente circostante, ha continuato anche nel 2025 il servizio di *"Monitoraggio Ambientale Integrato dell'area portuale"*, avviato a partire dal 22 dicembre del 2023. Questo servizio, unico in Italia, attraverso una rete di stazioni/punti di misura "omogeneamente distribuiti", sia a mare sia sulla terraferma, consente di controllare lo stato qualitativo complessivo del sistema terra-mare nell'intera area portuale di Taranto.

Nello specifico il servizio consiste nel monitorare - per un periodo di 36 mesi - le seguenti matrici ambientali:

- Acqua di mare
- Acqua di falda
- Sedimenti marini
- Organismi filtratori
- Flora e Fauna
- Benthos
- Aria

- Rumore
- Suolo

Al termine del periodo di osservazione suindicato, sarà possibile disporre di un quadro multi-temporale dello stato di qualità del sistema terra-mare, ottenuto mediante l'elaborazione dei Big Data (dati grezzi) acquisiti

a seguito del monitoraggio integrato delle diverse matrici ambientali considerate. Ciò consentirà di poter validare le ipotesi in merito alle criticità legate alle attività portuali e agli interventi di infrastrutturazione in corso, previsti dal Piano Regolatore Portuale e, in conseguenza di ciò, qualora dovesse ritenersi necessario, potranno essere applicate le più appropriate misure di mitigazione ad hoc per il caso in esame.

Ciò premesso, detto servizio è stato affidato al RTI Ambiente S.p.A. – C.I.S.A. S.p.A. – T&A Tecnologia & Ambiente s.r.l. – Studio Effemme s.r.l..

Il Direttore dell'esecuzione del contratto con OdS n. 3 del 21.12.2023 (prot. AdSP n. 40638 del 21.12.2023), al termine della fase di installazione delle stazioni a mare e delle centraline a terra, ha disposto l'avvio al servizio di monitoraggio vero e proprio a partire dal 22 dicembre 2023.

Nel corso del 2025, nello specifico, sono stati eseguiti n. 4 trimestri di monitoraggio, ossia:

- il quinto trimestre di monitoraggio, avviato il 16.12.2024, è terminato il 15.03.2025 e l'Appaltatore il 28 marzo 2025, nei termini indicati dal CSDP, ha trasmesso con nota acquisita al prot. AdSP n. 7903 del 31.03.2025 il report con cui ha descritto le attività eseguite, allegando i rapporti di prova delle analisi di laboratorio effettuate;
- il sesto trimestre di monitoraggio, avviato il 16.03.2025, è terminato il 13.06.2025 e l'Appaltatore il 27 giugno 2025, nei termini indicati dal CSDP, ha trasmesso, con nota acquisita al prot. AdSP n. 15000 del 30.06.2025, il report con cui ha descritto le attività eseguite, allegando i rapporti di prova delle analisi di laboratorio effettuate;
- il settimo trimestre di monitoraggio, avviato il 14.06.2025, è terminato il 11.09.2025 e l'Appaltatore il 26 settembre 2025, nei termini indicati dal CSDP, ha trasmesso, con nota acquisita al prot. AdSP n. 22009 del 29.09.2025, il report con cui ha descritto le attività eseguite, allegando i rapporti di prova delle analisi di laboratorio effettuate;

l'ottavo trimestre di monitoraggio, avviato il 12.09.2025, è terminato il 10.12.2025 e l'Appaltatore il 23 dicembre u.s., nei termini indicati dal CSDP, ha trasmesso, con nota acquisita al prot. AdSP n. 28893 del 24.12.2025, il report con cui ha descritto le attività eseguite, allegando i rapporti di prova delle analisi di laboratorio effettuate.

6. Opere commissariali (ove presenti)

6.1 Notizie sullo stato di realizzazione dell'opera e sulle criticità rilevate nel corso della stessa e compilazione dell' allegata *scheda anagrafica*.

Con D.P.C.M., in data 17 febbraio 2012, è stato nominato il Commissario Straordinario del Porto di Taranto, nella persona del Prof. Avv. Sergio Prete – già Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto - in linea con le disposizioni normative previste dal comb. disp. degli artt. 163, commi 5 e 7, del Codice dei Contratti Pubblici di cui al D. Lgs. n. 163/2006 e 13 D.L. n. 67/1997 convertito in legge, con modificazioni, dalla L. n. 135/1997 - preposto a seguire l'andamento delle Opere Strategiche indicate nel Decreto medesimo ed a provvedere alle opportune azioni di indirizzo e di supporto mediante la promozione delle occorrenti intese tra i Soggetti pubblici e privati interessati. Ciò al fine di velocizzare le relative procedure.



La Legge 04.03.2015, n. 20, di conversione con modificazioni del D.L. 05.01.2015, n. 1 recante il titolo: *“Disposizioni sul commissario straordinario del porto di Taranto”* ha esteso i poteri del predetto Commissario stabilendo che per la realizzazione di tutte le Opere e degli Interventi infrastrutturali necessari per l'ampliamento e l'adeguamento del Porto di Taranto *“...in applicazione dei generali principi di efficacia dell'attività amministrativa e di semplificazione procedimentale, autorizzazioni, intese, concerti, pareri, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, dei Ministeri nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie, devono essere resi entro il termine di giorni trenta dalla richiesta del Commissario straordinario del Porto di Taranto. Decorso inutilmente detto termine, tali atti si intendono resi in senso favorevole”*.

Con nota **4836** del **19.02.2025** indirizzata alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero per il Sud e la Coesione Territoriale, il Prof. Avv. Sergio Prete, in uno con il resoconto dell'attività svolta nel periodo 2012-2025, ha comunicato la formale rinuncia all'incarico di Commissario Straordinario del Porto di Taranto, a far data dal 01.03.2025.

Lo stato di avanzamento delle opere, in corso nel 2025, di cui ai citati provvedimenti normativi e di competenza del Commissario Straordinario viene rendicontato nel **capitolo 5** della presente relazione e unita tabella **4. TABELLA_OPERE_GRADE INFRA**.

7. Finanziamenti comunitari e/o regionali

7.1 Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o a progetti utili allo sviluppo della portualità.

Titolo intervento	CUP	Ammontare quadro economico	Finanziamenti disponibili (importo)	fonte di finanziamento (citare norma di riferimento)	Note
IMPLEMENTAZIONE DEI MODULI BASE E AVANZATI DEL PCS DEL PORTO DI TARANTO	D57H24001250002	€ 1.431.060,00	€ 1.000.000,00 € 431.060,00	Fondi PNRR Missione 3 Componente 2 Investimento 2.1 Sub Investimento 2.1.2 Rete dei porti e interporti	Processo di digitalizzazione dei processi interni ed esterni dell'AdSPMI (SUA, Cartografia operativa e gestione Demanio, security, controllo Accessi, ...)
POTENZIAMENTO DELLA RESILIENZA CYBER DEL PORTO DI TARANTO	D57H24000980005	€ 772.506,20	€ 772.506,20	FONDI PNRR Missione 1 Componente 1 Investimento 1.5 "Cybersecurity"	Intervento di potenziamento dei livelli di cybersecurity dell'infrastruttura interna dell'Ente, come previsto dalle prescrizioni del Codice di Amministrazione Digitale, del Piano Triennale per l'Informatica nella Pubblica Amministrazione e dalle linee guida AgID e ACN: L'intervento consentirà di mantenere livelli di sicurezza, qualità, fruibilità, accessibilità e tempestività dei sistemi dell'AdSP.

PORTABILITY	D55F25000330006	€ 128.312,80	€ 102.650,00	ERASMUS+ Call: ERASMUS- EDU-2024-PEX- COVE	Obiettivo del progetto è la costituzione e lo sviluppo di Centri di Eccellenza per l'Istruzione e Formazione Professionale (CoVE) in grado di avviare processi di riqualificazione delle aree portuali nel bacino del Mediterraneo e da attuarsi in aree - tra cui Taranto- che sono in transizione verso economie maggiormente sostenibili, digitali e inclusive
			€ 25.662,56	Fondi AdSPMI	
BETWIN - To-BE scenarios for Port Management leveraging Digital TWIN	D51B25000120006	€ 766.785,00	€ 766.785,00	Programma Interreg VI A Grecia-Italia 2021-2027	Il progetto prevede la realizzazione della progettazione di un digital twin del porto di Taranto e la realizzazione di un pilota. Il Digital Twin fornirà una replica digitale dinamica delle infrastrutture e dei processi portuali capace di integrare dati reali, simulazioni e strumenti predittivi per analizzare scenari, ottimizzare le operazioni e supportare decisioni strategiche.
TERRITORY - sTrenghening disastER Response capacities ThrOugh dRone technology	D59I25001520006	€ 108.092,57	€ 108.092,57	Programma IPA South Adriatic	Il progetto mira a creare un sistema integrato e un modello di servizio integrando l'uso di droni (UAS) e Intelligenza Artificiale (AI) per il monitoraggio ambientale finalizzato alla rilevazione tempestiva di fenomeni di rischio ambientale (ad esempio incendi e alluvioni).

8. Gestione del demanio

8.1 Notizie di carattere generale e compilazione della relativa tabella allegata (*Tabella 5*).

Vedasi allegati: 5. *TABELLA_CONCESSIONI_2025*

Nel corso dell'anno 2025 sono state poste in essere le attività istruttorie connesse alla gestione/amministrazione del demanio marittimo nel rispetto del Regolamento Demanio Marittimo, adottato con Ordinanza n. 15 del 10.06.2024. Con detto Regolamento l'AdSPMI ha adeguato la disciplina delle concessioni ex art. 18 L. 84/94 alle previsioni introdotte dal decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 28 dicembre 2022, n. 202, tenendo conto delle successive Linee guida approvate con decreto MIT n. 110 del 21 aprile 2023.

Il registro delle concessioni anno 2025 annovera 21 provvedimenti: trattasi di concessioni ex art. 36 cod. nav. di primo rilascio e rinnovo e di una licenza di subingresso ex art. 46 cod. nav.. Sono state rilasciate anche autorizzazioni ex art. 45 bis cod. nav. e 24 Reg. Cod. Nav. per variazioni non sostanziali.

Tra le nuove concessioni rilasciate nel corso dell'anno 2025 si evidenziano le sottoindicate:

- Licenza n. 2/25 rilasciata a GI.DA. Srl per l'occupazione ed uso, ex art. 36 Cod. Nav., di n. 1 unità immobiliare facente parte dell'edificio "A" sito in località San Nicolicchio del Porto di Taranto, di complessivi mq. 66,26 circa da adibire "come spogliatoi e deposito di attrezzature ed officina per piccoli lavori di manutenzione".
- Licenza n. 7/25 rilasciata alla Nicola Girone Srl per l'occupazione e l'uso, ex art. 36 Cod. Nav., di un'unità immobiliare, al primo piano del precitato edificio "A" per complessivi mq. 33,13 circa da adibire ad ufficio

per lo svolgimento delle attività di agenzia marittima raccomandataria e per le altre attività indicate nella istanza debitamente autorizzate.

- Licenza n. 8/25 rilasciata alla Sir Spa per l'occupazione e l'uso, ex art. 36 Cod. Nav., di uno specchio acqueo denominato SP 9 sito nel Porto di Taranto, presso la darsena servizi di "San Nicolicchio" (ormeggio 9) per complessivi mq. 1.600 circa (metri lineari 80 x 20) da destinare all'ormeggio dei mezzi nautici della Società medesima utilizzati per l'espletamento del servizio raccolta acque di sentina.
- Atto Formale n. 11/2025 rilasciato in favore della Vestas Blades Italia Spa – per la durata di anni nove – per l'occupazione e l'uso del compendio demaniale marittimo denominato Piattaforma logistica di Taranto, della superficie complessiva di circa mq. 132.171. Ciò al fine di svolgere attività di stoccaggio e trasporto di prodotti finiti, semilavorati e materie prime nell'ambito del ciclo produttivo delle "pale eoliche". In uno dei capannoni ivi presenti (magazzino a temperatura ambiente) il Concessionario avrà la facoltà di eseguire attività a completamento del processo produttivo realizzato nel capannone ubicato nella zona P.M.I di Taranto.
- Licenza n. 13/2025 rilasciata alla Taranto Cruise Port Srl per l'occupazione e l'uso di un'area demaniale marittima di mq 1.445,48 per l'installazione sul molo San Cataldo del Porto di Taranto lato ponente di una tendostruttura di "tipo provvisoria" utilizzata nella stagione crocieristica 2025 – ex art. 6, comma 1, lett. e-bis) del D.P.R. n. 380/2001 – destinata all'espletamento delle funzioni di cui al punto 2.1 delle NTA del PRP direttamente funzionali e connesse all'ormeggio delle navi da crociera.
- Atto Formale n. 17/2025 rilasciato alla United Task Management Srl – per la durata di anni venti – per l'occupazione e l'uso di un'area demaniale marittima di mq. 11.734 sita nel Porto di Taranto, sul lato di levante della Calata V, per la realizzazione e gestione di un hub portuale finalizzato ad attività impiantistiche e logistiche presso la calata V del Molo Polisettoriale del Porto di Taranto per come autorizzato nel provvedimento unico ZES n. 1/24.
Il Concessionario dovrà realizzare il progetto completo dell'hub portuale per fasi e nel rispetto del cronoprogramma allegato all'Atto medesimo.
- Licenza n. 18/2025 rilasciata alla Ecotaras Spa per l'occupazione e l'uso, ex art. 36 Cod. Nav., di due unità immobiliari censite in catasto del comune di Taranto, situate al piano terra dell'edificio "A" precitato, della superficie di complessivi mq 132,52 (mq 66,26 ciascuno) da adibire a sala riunione/formazione deposito materiale e generi vari, spogliatoio per l'espletamento del servizio di prevenzione degli inquinamenti e di pronto intervento per la bonifica degli specchi acquei ed ambiti portuali.
- Licenze nn. 19/2025 e 20/2025 rilasciate alla Nigromare Srl per l'occupazione e l'uso, ex art. 36 Cod. Nav., di n. 2 unità immobiliare, situate al primo piano dell'edificio "A", ciascuna della superficie di mq 33,13 da destinare ad uffici per l'espletamento delle attività svolte in ambito portuale.

Si evidenzia, altresì, come nel corso dell'anno 2025 sia stata rilasciata in favore della Taranto Cruise Port Srl, con provvedimento n. 13601 del 13.06.2025, l'autorizzazione alla variazione non sostanziale, ex art. 24 Reg. Nav., della concessione demaniale marittima n. 8/2021 e successivo Atto suppletivo n. 15/2022 afferenti l'occupazione e l'uso di aree demaniali marittime e di beni insistenti sul molo San Cataldo per l'esercizio del servizio di supporto ai crocieristi nel porto di Taranto nonché di ogni altra attività ad esso inerente. Con detto provvedimento è stata modificata la modalità di esercizio della tendostruttura di mq. 855,01 prevista nel titolo concessorio che da "permanente" è divenuta "stagionale" - così come definita nel DPR 380/01 art. 6 comma e-bis) al fine di garantire *"la piena legittimità urbanistica"* della stessa.

Del pari nel 2025 è stata posta in essere una rilevante attività amministrativa al fine di addivenirsi ad apposito Accordo procedimentale ex art. 11, L. 241/90 con la Taranto Cruise Port Srl teso a individuare i procedimenti



propedeutici a ristabilire l'equilibrio del rapporto concessorio ai sensi di quanto disposto dall'art. 21 del precitato Atto n. 8/2021 e per la realizzazione di un nuovo terminal crocieristico.

Il repentino cambiamento delle esigenze di traffico - attualmente (e nelle future prospettive) finalizzato ad accogliere navi in modalità di "home port" e non più solo di transito – ha determinato la necessità di individuare un diverso edificio permanente e nuove aree per eseguire i servizi di supporto e assistenza ai passeggeri.

Tra le attività del 2025 si segnala come l'AdSP abbia ottemperato agli obblighi di comunicazione previsti dall'art. 2, comma 222, della Legge n. 191/2009 *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato – legge finanziaria 2010"*. I dati afferenti gli IMMOBILI sono stati inseriti nel Portale del MEF-Dipartimento del Tesoro mentre quelli riguardanti le CONCESSIONI sono stati inseriti nel Sistema Informativo del Demanio Marittimo (SID) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ciò conformemente alle Istruzioni dettate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Nota n. M-IT/PORTI/2106, in data 20/02/2013.

8.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità.

L'importo accertato a titolo di canoni demaniali marittimi nell'anno 2025 ammonta ad **€ 5.489.763,8**.

Tale importo afferisce a canoni demaniali marittimi di competenza dell'anno 2025 ad eccezione dei seguenti importi:

- € 40.645,76 riguardante canoni di competenza 2026, accertati anticipatamente nell'anno 2025;
- € 290.416,15 afferente canoni dovuti per annualità pregresse a titolo di parte variabile accertati con riferimento a concessioni demaniali ex art. 18 L. 84/94 a seguito di verifica del piano traffico.

Nel corso dell'anno 2025 la quasi totalità dei concessionari ha corrisposto il canone nel termine assegnato di trenta giorni dalla data di ricevimento della richiesta di pagamento. I concessionari che hanno eseguito il pagamento oltre detto termine hanno corrisposto, dal giorno della mora fino al soddisfo, gli interessi di mora; ciò in conformità all'art. 22 rubricato "Riscossione dei canoni demaniali marittimi" del "Regolamento Demanio Marittimo" che, peraltro, prevede con cadenza trimestrale il monitoraggio dei canoni demaniali accertati al fine di verificare l'avvenuta corresponsione degli stessi nel termine all'uopo fissato nella richiesta di pagamento.

L'ammontare dei canoni non corrisposti risulta pari ad € 3.063.268,16. Di detto importo rileva la somma di € 2.943.587,94 dovuta da SCCT quale corrispettivo della concessione ex art. 18 L. 84/94; trattasi della parte fissa relativa all'anno 2025 e della parte variabile connessa al mancato raggiungimento degli obiettivi di traffico nel periodo marzo 2023-febbraio 2024.

L'Autorità ha provveduto a sollecitare il pagamento delle somme non ancora corrisposte. In mancanza, si procederà - ai sensi del cennato art. 22 del Regolamento - con l'escussione della cauzione ex art. 17 Reg. Cod. Nav. per l'importo del canone maggiorato degli interessi maturati e, nel caso in cui l'importo della cauzione non sia sufficiente a soddisfare l'intero credito dell'AdSP o vi sia impossibilità a procedere alla sua escussione, l'Autorità procederà, ai sensi del R.D. 14.4.1910, n. 639, a notifica, nei confronti del concessionario, di atto ingiuntivo a provvedere, entro trenta giorni dalla data di notifica, al pagamento degli importi di canone inevaso, comprensivo degli interessi di mora per ritardato pagamento e delle ulteriori spese. Saranno attivate le procedure esecutive di cui al R.D. 639/1910 sopra citato alla scadenza del termine dei 30 giorni indicato nell'atto ingiuntivo.

8.3 Attività di controllo sul demanio marittimo.

Nel corso dell'anno 2025 è stata svolta, come già rappresentato, attività di vigilanza e controllo sia sulle aree in concessione sia su quelle destinate al pubblico uso. Ciò sulla base di programmata attività ovvero a seguito di segnalazioni pervenute.

Le ispezioni e i sopralluoghi hanno avuto ad oggetto la verifica di differenti profili quali sicurezza, stato di manutenzione delle aree, conformità delle occupazioni ai titoli concessori, gestione dei rifiuti, etc..

Con riferimento alle rilevate occupazioni sine titolo, l'AdSP MI ha emanato le ingiunzioni di sgombero ex art. 54 Cod. Nav. e chiesto gli indennizzi risarcitori ex art. 8 del D.L. 400/93 convertito in L. 494/93 e dell'art. 1. co. 257 della L. 296/2006.

Si evidenzia che per alcune pratiche, a seguito dell'acquisizione di parere dall'Avvocatura dello Stato di Lecce in ordine alle modalità di riscossione coattiva degli indennizzi per l'abusiva occupazione del demanio marittimo, si è proceduto notificando apposita ingiunzione di pagamento ex art. 2 del R.D. n. 639/1910.

Gli indennizzi risarcitori ex art. 8 del D.L. 5 ottobre 1993, n. 400, convertito nella Legge 4 dicembre 1993, n. 494 e s.m.i. accertati nell'anno 2025 ascendono ad € 43.069,98.

Parte di detta somma attiene alla fattispecie – prevista dall'art 7 del Regolamento Demanio Marittimo di questa AdSP - di tardiva presentazione dell'istanza di rinnovo.

La somma non corrisposta ascende ad € 26.314,48. Detto importo è stato sollecitato e in mancanza del relativo pagamento si procederà ai sensi del cennato art. 22 del Regolamento.

8.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione e compilazione della *Tabella 6*.

Vedasi allegati: 6. *TABELLA_ART 36*

9. Tasse portuali

9.1 Entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali con compilazione dell'allegata tabella (*Tabella 7*), con un approfondimento sull'utilizzo dei parametri adottati ai sensi del DPR n. 107/2009.

Vedasi allegati: 7. *TABELLA_TASSE_2025*

10. Contenzioso

10.1 Relazione analitica sui contenziosi pendenti e quelli conclusi nell'ultimo triennio.

Nell'ultimo triennio l'AdSP ha curato la gestione dei rilevanti contenziosi, di seguito descritti, che non hanno determinato effetti significativi sul bilancio dell'Ente, in considerazione dell'esito favorevole della maggior parte di essi.

L'Ente predispone tutti gli atti necessari per la difesa dell'Amministrazione (controdeduzioni, memorie, documenti e quant'altro utile) e si avvale per la rappresentanza in giudizio del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato; in caso di conflitto d'interessi o di questioni giuridiche che presentino elementi di particolarità e/o di urgenza anche di avvocati del libero foro.

Nell'anno 2023 si segnala un complesso contenzioso, conclusosi nel 2024, promosso da un operatore economico che ha impugnato, dinanzi al TAR Puglia – Lecce (RG 406/2023), l'“Avviso Pubblico Esplorativo per la presentazione di manifestazioni di interesse per l'individuazione di un soggetto promotore di un partenariato pubblico-privato, ai sensi dell'art. 183 commi 15 e 16 del D.Lgs. 50/2016, finalizzato all'affidamento di una concessione per la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili su superfici demaniali”; tale ricorso è stato accolto dal Giudice di primo grado (sentenza breve n. 811, in data 23.06.2023) che ha, pertanto, annullato l'Avviso pubblicato. L'AdSP MI (assistita sia in primo che in secondo grado dall'Avvocatura dello Stato) ha proposto tempestiva impugnazione innanzi al Consiglio di Stato (RG 6655/2023) al fine di ottenere la riforma della sentenza di primo grado, ritenendo erronea detta statuizione. In particolare, l'Amministrazione ha rilevato come nell'Avviso pubblico impugnato (e poi annullato) non fosse mai stata paventata la possibilità che l'Autorità potesse rilasciare l'autorizzazione unica né mai stata affermata anche implicitamente tale competenza, risultando anzi chiaramente precisato che la procedura da seguire fosse quella indicata nell'art. 12, co. 3 del d.lgs. 387/2003 che prevede la competenza del MITE (oggi MASE). Il Consiglio di Stato, definitivamente pronunciando, con sentenza pubblicata il 05.06.2024, ha accolto l'appello dell'Amministrazione e, per l'effetto, in riforma della sentenza del TAR Lecce, ha respinto il ricorso di primo grado. In particolare il Supremo Consesso Amministrativo, accogliendo le motivazioni dell'AdSP, ha affermato che “...L'avviso pubblico impugnato rientra pienamente nella competenza dell'Autorità di Sistema Portuale, dato che la finalità dello stesso è l'individuazione di un partner con cui avviare un percorso finalizzato all'ottenimento dell'autorizzazione unica. In nessuna parte dell'avviso impugnato in primo grado si rinviene una qualche regola in contrasto con l'assetto delle competenze fissato dal d.lgs. 387 del 2003”.

Altro giudizio amministrativo pervenuto nel 2023, concluso nel 2024, è quello promosso da parte di soggetto privato alle dipendenze di una società operante nel porto, notificato all'AdSPMI, alla Questura di Taranto, al MIT e al Ministero dell'Interno (tutte difese dall'Avvocatura dello Stato), per l'annullamento del provvedimento dell'Autorità di diniego del permesso di accesso in area portuale nonché della nota della Questura con la quale è stato espresso parere sfavorevole al rilascio di tale permesso. Il TAR Lecce – innanzi al quale è stato proposto inizialmente il giudizio (RG 655/2023) – ha dichiarato, con ordinanza pubblicata il 20.07.2023, l'incompetenza territoriale di tale Tribunale disponendo il non luogo a provvedere sull'istanza cautelare proposta dal ricorrente, il quale ha in seguito provveduto a riassumere la causa dinanzi al TAR Lazio, sede di Roma (RG 10642/2023). L'AdSP nella memoria difensiva - richiamando il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima cui è tenuta a dare esecuzione - ha evidenziato, tra l'altro, come il provvedimento finale di diniego non costituisca esito di una valutazione discrezionale dell'Amministrazione ma riposi unicamente sul provvedimento della Questura che, nell'esercizio dei suoi poteri, esercita le funzioni di P.S. e che, pertanto, in caso di background check negativo della Questura, l'istanza debba essere obbligatoriamente rigettata dall'Amministrazione. Il TAR Lazio, con sentenza pubblicata il 26.03.2024, ha dichiarato il ricorso in parte

improcedibile, in parte inammissibile e in parte accoglibile, limitatamente alla censura riferita al difetto di motivazione della nota della Questura di Taranto che, pertanto, è stata annullata.

Nell'anno 2023 si è, inoltre, concluso positivamente un contenzioso in materia di appalti, afferente alla procedura di gara per l'affidamento in concessione del *"servizio di raccolta, trasporto, recupero e/o smaltimento delle acque di sentina, delle acque di lavaggio, delle morchie aventi punto di infiammabilità superiore a 60° e delle acque di zavorra da bordo delle navi in sosta nel Porto di Taranto ed in rada (artt. 164 e segg. del D.lgs. 50/2016 e smi)"*. Il concorrente escluso dalla gara aveva proposto ricorso innanzi al TAR Puglia - Lecce (RG 1717/21) avverso il provvedimento di esclusione, con richiesta di misure cautelari nonché di tutela in forma specifica (mediante riammissione in gara, aggiudicazione della stessa e stipula del contratto) e, in subordine, per equivalente. Il Giudice Amministrativo, con Ordinanza del 12.01.2022, ha respinto la domanda cautelare per difetto del presupposto del *fumus boni iuris*; tale ordinanza è stata appellata al Consiglio di Stato che, con provvedimento in data 28.02.2022, ha rigettato la richiesta. Successivamente il TAR Puglia -Lecce, con sentenza in data 04.05.2022, ha respinto il ricorso poiché infondato con condanna del ricorrente al pagamento delle spese processuali. Tale provvedimento è stato impugnato innanzi al Consiglio di Stato (RG 5958/22) che, con sentenza pubblicata il 23.02.2023, ha respinto l'appello e condannato nuovamente la parte appellante al pagamento, in favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, delle spese processuali. In tali procedimenti giudiziari, l'AdSP Mi è stata difesa dall'Avvocatura dello Stato (Distrettuale primo grado e Generale in appello).

Altro contenzioso concluso nel 2023 è quello promosso innanzi al TAR Lecce (RG 1501/2021) da un'impresa portuale contro la Provincia di Taranto e nei confronti dell'AdSP Mar Ionio (assistita dall'Avvocatura distrettuale dello Stato) e dell'AdSP Mare Adriatico Meridionale per l'annullamento della nota di chiarimenti dell'Amministrazione Provinciale afferente all'autorizzazione alle emissioni in atmosfera ex art. 269 del T.U.A. ritenuta dalla Provincia necessaria anche in riferimento all'attività saltuaria svolta su area non assentita in concessione demaniale. Il Tribunale Amministrativo Salentino, con sentenza in data 16.03.2023, ha affermato che *"allo stato, non è rinvenibile un interesse immediato ed effettivo alla impugnazione della nota di chiarimenti adottata dalla Provincia di Taranto, fermo restando che parte ricorrente potrà insorgere avverso i provvedimenti che dovessero fare concreta applicazione dell'orientamento interpretativo prospettato nella stessa nota"*. Ha, pertanto, dichiarato inammissibile il ricorso *"in ragione del fatto che l'atto impugnato non è idoneo a ledere la posizione di interesse attivata in giudizio"*.

Contenzioso civile di notevole complessità, conclusosi nel 2023, ha visto l'AdSP – difesa dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato - parte attrice nel proporre opposizione avverso decreto ingiuntivo emesso dal Tribunale di Taranto (RG 2730/2021) per l'importo di € 348.015,45 a titolo di interessi per ritardato pagamento di fatture, oltre agli interessi previsti dall'art. 1284 co. 4 cod. civ. nonché alle spese e competenze di lite. L'articolata questione si intreccia con le vicende contrattuali da cui nascerebbe il credito: nella specie, l'appaltatore aveva ceduto i crediti futuri derivanti dal contratto d'appalto ad una società terza; l'Amministrazione ha sospeso i pagamenti nei confronti dell'Operatore economico stante la mancata

produzione delle fatture quietanzate da parte dei subappaltatori. Nelle more, l'appaltatore è stato ammesso al concordato preventivo con continuità aziendale senza aver fornito prova del pagamento dei subappaltatori e, a tutela della *par condicio creditorum*, l'Ente ha atteso un provvedimento del Tribunale Fallimentare per poter pagare le somme ancora dovute. La società cessionaria ha emesso, però, fattura per interessi per ritardato pagamento che l'Amministrazione ha contestato tempestivamente.

Il presunto credito è stato ulteriormente ceduto ad altra Società che ha ottenuto l'emissione del provvedimento monitorio, opposto dall'AdSP. All'esito dell'istruttoria, il Giudice - con sentenza n. 114/2023 - ha accolto in parte l'opposizione, revocando il decreto ingiuntivo impugnato e condannando l'Amministrazione al pagamento della minor somma di euro 157.804,47 (e non anche degli ulteriori interessi richiesti) nonché alla rifusione delle spese di lite (liquidate in misura commisurata alla somma rideterminata).

Nel 2023, l'AdSPMI è stata convenuta in giudizio dinanzi al Giudice di Pace di Taranto (RG 2410/2023) in seguito al danneggiamento subito da un'autovettura parcheggiata in area portuale presso lo stabile dell'Ufficio delle Dogane di Taranto ubicato nel Molo Polisettoriale, a causa dal cedimento di piastrelle e calcinacci staccatisi dalla facciata del suddetto immobile; specificatamente, all'AdSP è stata contestata la responsabilità ex art. 2051 c.c. per omesso controllo e manutenzione della facciata esterna del fabbricato di che trattasi ed è stata richiesta la condanna al risarcimento dei danni per un totale di € 2.941,40 oltre iva, oltre a non meglio specificate spese successive, interessi legali e rivalutazione monetaria secondo gli indici Istat, il tutto comunque entro il limite di € 5.000,00.

L'AdSP, costituendosi in giudizio a mezzo dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato, ha eccepito (i) l'inammissibilità della domanda in considerazione del difetto di legittimazione passiva dell'AdSPMI (vertendo prima la proprietà e poi la disponibilità e l'uso dell'edificio in questione, in capo a diversi soggetti giuridici e, segnatamente, al Demanio marittimo Ramo Marina Mercantile quale proprietario e all'Agenzia delle Dogane-Circoscrizione Doganale di Taranto, in quanto tenuta, avendone conseguito la consegna in uso gratuito, al relativo controllo e manutenzione) e, per l'effetto, ha chiesto ordinarsi l'estromissione dal giudizio, (ii) l'infondatezza in fatto e in diritto dell'avversa richiesta risarcitoria, sia sotto il profilo dell'*an* che del *quantum debeat* e, in subordine, (iii) la corresponsabilità del danneggiato nella causazione dell'evento dannoso, con conseguente riduzione dell'importo del risarcimento eventualmente dovuto.

L'AdSP ha, altresì, chiesto e ottenuto la chiamata in causa della compagnia che la assicurava per la responsabilità civile, affinché fosse condannata a tenerla indenne e manlevarla dalle conseguenze pregiudizievoli della lite.

La causa è stata transatta nel corso dell'anno 2023 con il riconoscimento in favore dell'attore, da parte della compagnia assicurativa, della somma di € 2.500,00 onnicomprensiva di onorari e spese legali. È stato acquisito il parere dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato, che ha espresso l'opportunità di aderire alla proposta di definizione transattiva della controversia alla luce della valutazione prognostica sul paventabile esito del giudizio; di talché, la causa è stata abbandonata ai sensi dell'art. 309 c.p.c..

Contenzioso risalente nel tempo, ma conclusosi nel 2024, è quello scaturito dall'atto di citazione notificato il 18.06.2015 con il quale l'AdSP – difesa dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato - ha proposto opposizione n. 9191/2015 RG innanzi al Tribunale di Bari avverso il decreto ingiuntivo n. 1974/2015 chiesto ed ottenuto da un professionista a titolo di compenso professionale – pari ad euro 22.572,00, oltre rivalutazione monetaria secondo gli indici d'uso e interessi legali al soddisfo – maturato, a suo dire, per aver curato, in qualità di progettista incaricato del coordinamento, la progettazione preliminare dei lavori di *"Rifiorimento delle opere di protezione dall'agitazione ondosa del porto e della rada di Taranto"*, in virtù di incarico conferito dall'Amministrazione al Provveditorato Interregionale Opere Marittime di Bari con convenzione n. 51 del

30.11.2007. L'Ente ha eccepito l'incompetenza territoriale del Tribunale adito in favore di quello di Taranto e il proprio difetto di legittimazione passiva; ciò in quanto la progettazione era stata commissionata al Provveditorato ed espletata dall'ingegnere in adempimento degli obblighi derivanti dal rapporto di lavoro con l'amministrazione datrice di lavoro. Nel merito, l'Ente ha contestato la fondatezza della richiesta di pagamento deducendo di aver approvato la sola progettazione preliminare dell'intervento - non seguita da quella definitiva ed esecutiva - essendo indimostrata l'utilità conseguita dall'Amministrazione dal progetto ai sensi del DM 84/2009 o del DM 555/1999 e ha chiesto la revoca del decreto ingiuntivo e il rigetto della domanda. Costituendosi in giudizio, il professionista ha chiesto l'estensione del contraddittorio nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha contestato la fondatezza delle eccezioni e difese spiegate dall'Autorità opponente e ha chiesto il rigetto dell'opposizione. Si è costituito anche il MIT che ha, a sua volta, eccepito l'incompetenza territoriale del Tribunale adito per essere competente il Tribunale di Taranto; nel merito, ha contestato la fondatezza della pretesa fatta valere facendo propria la linea difensiva già adottata dall'Autorità Portuale. Con ordinanza del 19.10.2016 è stata negata la provvisoria esecutività del titolo. La causa, di natura documentale, dopo molti rinvii d'ufficio, è stata decisa il 22.05.2024 dal Tribunale che ha accolto l'opposizione e, per l'effetto, ha (i) revocato il decreto ingiuntivo, (ii) rigettato ogni ulteriore domanda e (iii) compensato integralmente le spese di lite.

Altro giudizio sempre risalente nel tempo, ma concluso nel 2024, è quello avviato con atto di citazione notificato l'1.08.2016 dalla Prologic srl in liquidazione, che ha proposto opposizione innanzi al Tribunale di Taranto ex art. 3 R.D. n. 639/2010, n. 5792/2016 R.G., avverso l'ingiunzione di pagamento emessa in data 29.04.2016 dall'allora Autorità Portuale di Taranto, dell'importo di € 40.023,40, per l'utilizzazione e l'occupazione di una infrastruttura logistica e di servizio allo stesso (magazzino merci ed area antistante asservita) nel periodo 11.12.2015 - 30.4.2016, nonché delle ulteriori somme maturande allo stesso titolo sino alla data di consegna effettiva del bene all'Amministrazione, oltre interessi legali dal 20.3.2016 al soddisfo. L'Amministrazione, costituitasi ritualmente in giudizio a mezzo dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato, ha puntualmente contestato i motivi di opposizione, ricostruendo, con supporto documentale, l'iter procedimentale posto a base all'ingiunzione di pagamento, di cui ha sostenuto la legittimità e di cui ha chiesto la conferma; in via riconvenzionale, ha dedotto che, in mancanza degli adempimenti prescritti per legge, l'occupazione era da ritenersi *sine titolo* sin dall'11.12.2015 e ha chiesto la condanna della società al pagamento dell'indennizzo risarcitorio, il rigetto della domanda cautelare di sospensione dell'efficacia

esecutiva dell'ingiunzione di pagamento e, in via istruttoria, l'ammissione di CTU al fine di determinare le poste indennitarie. Nel corso del giudizio l'efficacia esecutiva dell'ingiunzione opposta è stata sospesa e la causa è stata istruita solo con l'espletamento di consulenza tecnica d'ufficio. Con sentenza del 17.04.2024 il Tribunale adito (i) ha rigettato l'opposizione, confermato l'ingiunzione di pagamento opposta e, per l'effetto, (ii) accertato l'inadempimento della società opponente per l'intera durata del rapporto negoziale, condannando la Prologic srl in liquidazione al pagamento in favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio della somma di € 48.002,14, oltre interessi legali dalla data di notifica dell'ingiunzione fino al soddisfo; (iii) ha dichiarato inammissibile la domanda riconvenzionale spiegata dall'amministrazione opposta; (iv) compensato integralmente tra le parti le spese del giudizio e posto definitivamente a carico della parte convenuta opposta le spese di c.t.u.. La decisione è stata fondata sulla circostanza che la pretesa creditoria dell'Autorità Portuale ingiungente trovava fondamento nel procedimento amministrativo avviato con l'istanza di concessione demaniale marittima ex art. 36 cod. nav. avanzata in data 7.12.2015 dalla Prologic srl, rigettata dall'Ente previa comunicazione della sussistenza di motivi ostativi all'accoglimento, stante la pendenza di procedura di evidenza pubblica sull'area in questione; nel provvedimento di rigetto dell'istanza di concessione era stato fissato al 30.5.2016 il termine di occupazione/utilizzazione dell'area demaniale. L'Ente, inoltre, aveva chiesto il pagamento delle somme per l'occupazione e l'uso dell'area nonché l'espletamento degli adempimenti prescritti *ex lege*, senza tuttavia ricevere riscontro dalla Società. Il Tribunale, all'esito dell'istruttoria, ha ritenuto documentalmente provata la pretesa dell'Amministrazione per il periodo 11.12.2015 - 30.5.2016, constatando la mancata allegazione di fatti modificativi e/o estintivi dell'obbligazione da parte opponente (sulla quale incombeva l'onere della prova a fronte dell'inadempimento dedotto dall'Ente). La domanda riconvenzionale spiegata dall'Autorità convenuta opposta è stata dichiarata inammissibile per motivi in rito, trattandosi di richiesta fondata su titolo diverso (occupazione *sine titulo*) da quello posto a base della invocata conferma dell'ingiunzione.

Anche con riferimento alla pretesa indennitaria per il periodo di occupazione *sine titulo* successivo al 30.5.2016, il Tribunale ha dichiarato l'inammissibilità della domanda sia per motivi in rito e sia poiché dalle risultanze dell'elaborato di c.t.u. era emerso che nell'area demaniale erano presenti solo beni oggetto di custodia giudiziale per i quali la Prologic, in ragione dell'imminente scadenza del periodo concesso per lo sgombero, aveva chiesto alle Autorità giudiziarie coinvolte l'emissione di opportuni provvedimenti. A fronte di tali circostanze, il Tribunale ha rilevato che lo sgombero dell'area demaniale era divenuto impossibile – quanto meno dal 24.5.2016 e per i beni affidati in custodia giudiziale – per ordine dell'autorità giudiziaria, che aveva inibito lo svolgimento di ogni attività inerente i suddetti beni, in assenza di preventiva autorizzazione del giudice competente.

Nel corso dell'anno 2024 è stato proposto, dinanzi al Tribunale civile, ricorso ex art. 281 *decies* c.p.c. (RG 38466/2024) da parte di un Professionista che ha chiesto (a) l'accertamento, nei confronti dell'AdSP, del diritto a percepire - per le prestazioni effettuate quale Presidente della Commissione di collaudo tecnico - amministrativo in corso d'opera nonché quale Collaudatore Statico dei lavori - il compenso determinato sulla base delle tariffe professionali degli ingegneri, espressamente richiamate dall'art. 238 d.p.r. 207/2010 e, di conseguenza, (b) la condanna dell'Ente al pagamento del compenso professionale, da determinarsi in

separato giudizio ai sensi del DM. 17.06.2016 sulla scorta delle risultanze del completamento dell'opera. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Porto – costituita in giudizio con l'Avvocatura Distrettuale dello Stato - ha chiesto il rigetto della domanda deducendo, tra l'altro, che: (i) l'intervento rientrava tra quelli che avevano ottenuto un finanziamento a valere nell'ambito del programma PON reti mobilità 2007/2013 per l'attuazione del quale era stata stipulata una convenzione con il MIT che, all'art. 17, stabiliva espressamente che *"L'affidamento dell'incarico di collaudo degli interventi finanziati dal PON Reti e Mobilità 2007/2013, ai sensi dell'art.120 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., comma 2 bis, ultimo periodo, è disposto a favore di funzionari di questa Amministrazione, su designazione dell'Autorità di Gestione, tenuto conto di quanto disposto dall'art. 216, comma 7, del D.P.R. 207/2010"*; (ii) il Ministero aveva disposto che *"il corrispettivo dovrà essere corrisposto da codesta Autorità Portuale ai sensi dell'art. 113 d.lgs. 50/2016 in funzione del proprio regolamento interno"*; (iii) l'Ente aveva emesso il decreto n. 25/2017, nominando i componenti della commissione e stabilendo che ai medesimi sarebbe stato corrisposto il compenso previsto dalla normativa in materia, oltre che il rimborso delle spese documentate; (iv) il decreto di nomina è stato sottoscritto per accettazione dal professionista; (v) il decreto di nomina aveva avuto parziale esecuzione, avendo il ricorrente ottenuto il pagamento anche delle spese borsuali. Il Tribunale adito ha condiviso la prospettazione dell'Amministrazione in ordine alla circostanza che, con l'accettazione della nomina, il ricorrente ha prestato anche il proprio consenso all'applicazione della richiamata disciplina in tema di quantificazione del corrispettivo ed ha affermato che risultava evidente la circostanza che la nomina del ricorrente, senza espletamento di alcuna procedura selettiva, potesse essere spiegata esclusivamente in relazione alla sua appartenenza all'amministrazione partecipante all'appalto, con la conseguenza che dovesse ritenersi del tutto conseguenziale la prevista applicazione della disposizione di cui all'art. 113 D.Lgs. 50/2016 nella determinazione del corrispettivo. Il giudizio si è concluso nel corso del medesimo anno 2024 con il rigetto della domanda e la condanna del ricorrente al pagamento delle spese di lite.

Nel corso dell'anno 2024 si è concluso anche giudizio proposto con ricorso (RG 29/2024), innanzi al TAR Puglia Lecce ai sensi dell'art. 116 c.p.a., da una società classificatasi al 3° posto della graduatoria della procedura aperta telematica - ex artt. 54 e 60 del D. Lgs. 50/2016 e art. 2 del D.L. 76/2020, convertito in L. 120/2020, e s.m.i. - per la conclusione di un accordo quadro con un unico operatore economico per l'affidamento in appalto dei lavori di realizzazione della *"Diga foranea fuori rada – tratto di ponente"* del porto di Taranto. Con tale ricorso è stato chiesto (a) l'annullamento della nota dell'AdSP nella parte in cui, in implicita adesione alla richiesta dell'a.t.i. prima classificata, è stato consentito il rilascio della documentazione amministrativa da quest'ultima presentata con oscuramento di talune parti attinenti a dati giudiziari della controinteressata nonché (b) l'accertamento del diritto ad ottenere l'accesso integrale a tutta la documentazione amministrativa prodotta dall'a.t.i., comprese le menzionate dichiarazioni, senza alcun oscuramento e complete di allegati, anch'essi senza oscuramento, nonché al verbale di gara n. 1. Nel corso del giudizio, l'AdSP - rilevate le motivazioni sottostanti alla chiesta ostensione esposte nel ricorso dalla società e non esplicitate in sede procedimentale - ha ritenuto di poter consentire l'accesso integrale alla documentazione. Con sentenza pubblicata il 04.07.2024, il Tribunale Amministrativo Salentino ha, quindi, dichiarato cessata la materia del contendere con compensazione delle spese di lite.

Nel 2024 si è concluso anche altro procedimento pendente innanzi al Tribunale di Taranto, Prima Sezione Penale, avviato su denuncia-querela della Distripark Taranto srl a carico di n. 14 soggetti per il delitto di cui agli artt. 110, 633 e 639 *bis* c.p., per aver occupato arbitrariamente e senza titolo i beni immobili ricadenti in area “Eco Industrial Park” già “Distripark”. In detto procedimento, la società Distripark era costituita parte civile; successivamente al trasferimento a titolo gratuito del compendio all’AdSP per la realizzazione del Progetto “Eco Industrial Park”, finanziato nell’ambito del PNRR/ZES, è subentrata nel giudizio l’AdSP in sostituzione della società. Il mandato difensivo è stato inizialmente conferito al medesimo difensore costituito che, nel corso del procedimento, è stato sostituito, per rinuncia dello stesso, da altro legale anch’esso poi rinunciatario (entrambi per sopravvenuti incarichi); successivamente la difesa è stata affidata ad altro avvocato del libero foro. Il Tribunale di Taranto, con sentenza depositata il 28.07.2023, ha dichiarato gli imputati colpevoli dei reati loro ascritti (ad eccezione di uno, per il quale ha dichiarato non doversi procedere per estinzione dovuta alla morte del reo) e li ha condannati, tra l’altro, al risarcimento dei danni patiti dall’Ente (quale persona offesa, costituita parte civile), rimettendo le parti dinanzi al giudice civile per la completa liquidazione degli stessi. Avverso la precitata sentenza sono stati proposti distinti atti di appello solo da parte di n. 7 soggetti condannati in primo grado. La Corte d’Appello di Lecce, sez. penale distaccata di Taranto - con sentenza in data 19.12.2024 - ha assolto gli imputati in quanto, pur essendoci l’occupazione dell’area, è stato ritenuto mancante l’elemento psicologico del dolo.

Nel 2025 si è concluso un giudizio incardinato nell’anno 2019 innanzi alla Corte d’appello di Lecce, sez. di Taranto (RG 559/2019), per la determinazione giudiziale dell’indennità di espropriazione (dovuta al Consorzio espropriato) in relazione ai lavori per la realizzazione della Piastra Portuale di Taranto. A seguito delle complesse operazioni peritali svoltesi nel corso degli anni 2024 e 2025, le parti - accettando le conclusioni del CTU in merito alla quantificazione dell’indennità di esproprio, pari a € 312.000,00 - sono addivenute, in data 15.07.2025, al bonario componimento del contenzioso. L’AdSP, difatti, previo parere favorevole dell’Avvocatura Distrettuale di Lecce dalla quale era difesa, ha ritenuto - senza che ciò potesse essere considerato ammissione dell’infondatezza della propria tesi ma al solo fine di eliminare il contenzioso e l’alea ad esso connaturata - conveniente definire bonariamente la controversia per il suindicato importo di € 312.000,00 anche in considerazione della rilevante pretesa di controparte pari a complessivi € 5.091.585,65.

Nel 2025 si è, altresì, concluso un giudizio instaurato innanzi al Tribunale Ordinario di Taranto (RG 6122/2015) dal Consorzio ASI contro i soggetti espropriati nonché contro l’AdSP in qualità di soggetto aggiudicatore e del concessionario delegato al procedimento espropriativo per la realizzazione della c.d. “Piastra Portuale di Taranto”. Secondo l’assunto del ricorrente, il procedimento espropriativo avrebbe investito anche aree che il medesimo avrebbe acquisito in sede di altra e precedente procedura espropriativa promossa a sua volta nei confronti di altri soggetti giuridici e su cui il Consorzio attore avrebbe realizzato opere infrastrutturali acquistate al suo patrimonio in virtù di comportamenti acquisitivi, in assenza di un formale decreto di esproprio. In occasione della costituzione in giudizio (avvenuta con il patrocinio dell’Avvocatura Distrettuale dello Stato), l’AdSPMI ha preliminarmente eccepito il difetto di giurisdizione del GO e, nel merito, ha chiesto il rigetto della domanda, rilevando la mancanza di legittimazione del Consorzio attore nel rivendicare diritti, interessi e ragioni, non essendo né consegnatario, né usuario, né proprietario delle aree di sedime, né soggetto utilizzatore delle opere di infrastrutturazione, ma solo attuatore degli interventi. Detto giudizio si è

concluso con sentenza emessa in data 22.02.2022, dichiarativa del difetto di giurisdizione del G.O. sulla domanda proposta, spettando la cognizione su tale domanda alla giurisdizione esclusiva del G.A., ai sensi dell'art. 133, co. 1, lett. g), c.p.a. A seguito di appello proposto dal Consorzio (RG 342/2022) è stata confermata la pronuncia di primo grado. Avverso la sentenza d'appello emessa in data 26.07.2024, l'attore ha proposto ricorso per Cassazione che, con ordinanza delle SS.UU. in data 26.11.2025 (RG 2396/2025), ha dichiarato la giurisdizione del G.A..

Per quel che attiene ai contenziosi in corso si menzionano due rilevanti ricorsi di competenza del Giudice Amministrativo pervenuti nel 2024 e tuttora pendenti innanzi al Consiglio di Stato.

Con ricorso innanzi al TAR Campania, Sezione staccata di Salerno (RG 699/2024), notificato all'AdSPMI in data 29.04.2024, l'operatore economico primo classificato, nell'ambito della procedura di evidenza pubblica relativa all'affidamento dell'appalto integrato per la progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori per *"Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)"* presso il porto di Taranto, ha chiesto l'annullamento del provvedimento con il quale l'AdSP - rilevata, a causa dell'intervenuto ripristino della misura antimafia, l'assenza del requisito di ordine generale di cui all'art. 94, co. 2, d.lgs. 36/2023 - ha disposto l'esclusione di tale operatore economico dalla procedura di gara e aggiudicato l'appalto in favore del secondo classificato. Il TAR Salerno, con ordinanza pubblicata il 23.05.2024, ha respinto la domanda cautelare del ricorrente affermando, tra l'altro, che *"...nel contrapposto interesse delle parti, sia allo stato prevalente la celere realizzazione dell'opera, di indubbio rilievo pubblico..."* e ha fissato, per la trattazione di merito del ricorso, l'udienza pubblica del giorno 23.10.2024, poi rinviata d'ufficio al 05.03.2025. All'esito di tale udienza, con ordinanza del 07.03.2025, ha dichiarato il proprio difetto di competenza territoriale, indicando quale giudice competente per la decisione del ricorso il TAR Lecce, innanzi al quale la causa è stata riassunta (RG 298/2025). Il Tribunale Amministrativo Salentino, con sentenza pubblicata in data 22.07.2025, ha rigettato il ricorso poiché infondato in quanto il provvedimento di esclusione era stato legittimamente adottato dall'AdSP in un momento in cui la misura antimafia era pienamente produttiva di effetti, essendo la riammissione al controllo giudiziario intervenuta solo successivamente all'aggiudicazione. In particolare ha affermato che *"... Risulta, quindi, evidente che, alla data del 28 marzo 2024, sussistevano le condizioni per l'applicazione della causa di esclusione di cui all'art. 94, comma 2, D.lgs. 36/2023, essendo la ricorrente destinataria di una misura antimafia produttiva di effetti e, al contempo, non risultando in corso di svolgimento il controllo giudiziario. Il Collegio ritiene che la questione interpretativa in ordine all'efficacia ex tunc o ex nunc del provvedimento di ammissione (o - più precisamente per quanto concerne il caso di specie - di riammissione) al controllo giudiziario non sia dirimente ai fini della decisione, considerato che la rilevanza sotto il profilo temporale della misura trova autonoma e specifica disciplina nel citato art. 94, comma 2, il quale, come si è detto, espressamente precisa che condizione per impedire l'esclusione è che l'operatore economico risulti ammesso a controllo giudiziario al momento in cui la stazione appaltante deve procedere all'adozione del provvedimento di aggiudicazione, in tal modo escludendosi la potenziale rilevanza di vicende successivamente occorse"*.

Detta sentenza è stata impugnata dall'appaltatore innanzi al Consiglio di Stato (RG 8812/2025) e l'udienza pubblica si è tenuta il 05.03.2026; si è in attesa della decisione del Supremo Consesso Amministrativo. Anche in tale contenzioso l'AdSP è assistita dall'Avvocatura dello Stato.



Con ricorso innanzi al TAR Lecce (RG 721/2024), notificato all'Amministrazione in data 14.06.2024, un operatore economico ha chiesto l'annullamento, previa adozione di idonee misure cautelari, del provvedimento di conclusione del procedimento ex art. 2 L. 241/90 a mezzo del quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha disposto l'improcedibilità della domanda dell'operatore medesimo, presentata per la partecipazione alla procedura competitiva per l'assegnazione in forma di concessione demaniale marittima ai sensi dell'art. 36 cod. nav. del compendio denominato *"Piastra Portuale di Taranto"*, avviata a mezzo di avviso pubblico del 26.02.2024. Con motivi aggiunti notificati in data 22.10.2024, lo stesso operatore ha impugnato, altresì, il decreto dell'AdSP, in data 04.09.2024, con il quale l'Amministrazione, ad esito della procedura suddetta, ha disposto l'assentimento in concessione demaniale marittima del compendio in questione in favore di altro operatore economico. Ad esito della camera di consiglio del 10.07.2024, il Tribunale Amministrativo ha rigettato la richiesta di misure cautelari, statuendo che *"la ricorrente è venuta meno al dovere di porre in essere la necessaria diligenza nell'adempimento dell'incombente e che la rimessione in termini non appare compatibile con la peculiarità del procedimento amministrativo di cui trattasi e con le esigenze di celerità in vista della realizzazione dell'opera"*. Il provvedimento adottato in sede cautelare è stato confermato da parte del Consiglio di Stato con ordinanza pubblicata in data 09.09.2024. Successivamente il TAR Lecce, con sentenza ex art. 60 c.p.a., pubblicata il 28.11.2024, ha rigettato il ricorso e i motivi aggiunti ritenendoli infondati, con condanna della società ricorrente alla refusione delle spese di lite. Il Tribunale Amministrativo Salentino ha rilevato la legittimità del provvedimento impugnato, affermando che *"...la condotta dell'Autorità Portuale deve ritenersi rispettosa dei principi dell'azione amministrativa invocati da parte della ricorrente, avendo l'Amministrazione, a mezzo della nota del 15 aprile 2024, consentito alla Società di provvedere ad integrare le carenze relative alla domanda di partecipazione alla procedura competitiva (senza, peraltro, richiedere alcuna dimostrazione in ordine alla non imputabilità dell'asserito errore informatico che impediva l'invio tempestivo del modello D1), provvedendo a dichiarare l'improcedibilità della domanda solo ad esito della mancata ricezione di quanto richiesto alla scadenza del nuovo termine assegnato. Allo stesso tempo, la mancata ricezione da parte dell'Amministrazione della documentazione e dei chiarimenti indicati nella nota del 15 aprile 2024 si è verificata a causa di un errore commesso da parte della ricorrente in sede di digitazione dell'indirizzo di spedizione della PEC del 19 aprile 2024. Detto errore, alla luce della sua concreta connotazione, non può, tuttavia, ritenersi scusabile, ma è da imputarsi piuttosto alla negligenza della ricorrente medesima (...). Alla luce di quanto evidenziato, pertanto, l'Autorità di Sistema Portuale ha legittimamente dichiarato l'improcedibilità della domanda della ricorrente e rigettato l'istanza di riesame dalla stessa formulata, stante il mancato tempestivo riscontro, per ragioni imputabili a colpa della ricorrente medesima, alla richiesta di integrazione documentale e di chiarimenti formulata con la nota del 15 aprile 2024"*. Il TAR ha, altresì, affermato come sia *"...evidente che nel caso di specie l'Amministrazione, nella nota del 15 aprile 2024, abbia inteso attribuire valore perentorio al termine ivi concesso alla ricorrente... Conseguentemente, l'operatività di detto termine in una procedura competitiva e, in particolare, nella fase di presentazione delle domande e di individuazione dei partecipanti ne determina con ogni evidenza il carattere perentorio, in quanto lo stesso è posto a presidio della par condicio e della certezza delle situazioni giuridiche per tutti i concorrenti, criteri ai quali si deve ispirare la p.a. procedente nella gestione di una procedura selettiva"* (Cons. Stato – Sez. VI, n. 8546 del 25.10.2024...), finalità che risulterebbero evidentemente frustrate ove fosse consentita la presentazione o l'integrazione delle domande oltre la scadenza dei termini fissati dall'amministrazione, soprattutto ove già prorogati una prima volta e in difetto (come nel caso di specie) di

una valida ragione giustificativa per l'accettazione tardiva di quanto precedentemente richiesto...". Tale provvedimento è stato impugnato innanzi al Consiglio di Stato con atto di appello notificato il 28.05.2025 (RG 4490/2025) e, allo stato, non risulta fissata la data dell'udienza pubblica. L'AdSP è costituita anche nel giudizio di appello con il patrocinio dell'Avvocatura dello Stato.

Tuttora in corso, innanzi al TAR Lecce, è il ricorso (RG 151/2024), notificato in data 30.01.2024, in materia di partecipazione al procedimento di rinnovo di concessione demaniale ed accesso agli atti con il quale una società ha impugnato: gli atti della PA; la condotta della stessa che non ha fatto ostensione di tutti gli atti richiesti dalla ricorrente; il verbale di presa visione atti; il Regolamento Procedure Amministrative in materia di Demanio marittimo e ha chiesto (i) l'accertamento del diritto ad accedere ai documenti richiesti con condanna della resistente all'esibizione degli stessi con facoltà di estrazione copia e (ii) la condanna della P.A. resistente all'espletamento della procedura ad evidenza pubblica in concorrenza. L'Amministrazione si è tempestivamente costituita in giudizio con il patrocinio dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato e, interpretando la notifica del ricorso quale istanza integrativa della richiesta di accesso, ha innanzitutto contestato gli assunti della Società riferiti alla presunta mancata ostensione documentale, evidenziando, per un verso, di aver tempestivamente trasmesso tutto ciò che era stato richiesto e, per altro verso, che avrebbe comunque inviato, in uno al riscontro fornito, tutti gli atti richiamati. Nel merito della vicenda, per quel che concerne la domanda corrente formulata e reiterata dalla ricorrente, ha eccepito l'irricevibilità della stessa, atteso che l'Avviso pubblico prevedeva espressamente che le stesse dovessero essere presentate *"in conformità a quanto disposto dell'art. 5 del Regolamento procedure amministrative in materia di demanio marittimo"*, ossia tramite SUA, diversamente da quanto operato dalla stessa. L'Ente ha, altresì, precisato che la domanda era risultata anche carente della necessaria documentazione di supporto indicata nel Regolamento e richiesta (in conformità ad esso) dalla piattaforma telematica SUA, in campi di obbligatoria compilazione e che l'incompletezza non avrebbe potuto essere sanata. Ha censurato anche la fondatezza dei presupposti per la concessione di misure cautelari. All'udienza del 29.05.2024, il ricorrente ha rinunciato alla domanda cautelare e la causa è stata rinviata. Nelle more, in data 13.04.2024, il ricorrente ha impugnato, con ricorso per motivi aggiunti, l'atto di conclusione del procedimento e i comportamenti della PA, riproponendo le medesime doglianze mosse con l'atto introduttivo del giudizio e chiedendo comunque l'applicazione di misure cautelari. Anche in questo caso l'AdSP si è costituita con l'Avvocatura Distrettuale dello Stato contestando recisamente gli assunti della controparte. In data 11.07.2024, la ricorrente ha notificato secondo ricorso per motivi aggiunti chiedendo (a) l'annullamento della concessione demaniale marittima n. 15/2024 nelle more rilasciata in favore della controinteressata; del parere del Comitato di Gestione dell'AdSPMI del 18.04.2024 e del provvedimento di conclusione del procedimento della P.A. e (b) la condanna della PA all'espletamento della procedura di evidenza pubblica in concorrenza. All'udienza di camera di consiglio dell'11.09.2024, il TAR - ritenuto che dall'accoglimento dell'invocata istanza di sospensione della concessione gravata non derivasse alla ricorrente alcun vantaggio concreto - ha rigettato l'istanza cautelare. La causa è stata rinviata per l'udienza di merito al 25.02.2026 e, di poi, all'udienza del 19.05.2026.

Altro giudizio pendente innanzi al TAR Lecce è quello in materia di selezione del personale (RG 1460/2021) afferente all'impugnazione dei provvedimenti con cui l'Ente ha disposto l'approvazione della graduatoria e

l'assunzione in servizio del primo classificato, all'esito della verifica positiva dei titoli dichiarati. Il ricorrente ha rinunciato alla chiesta domanda cautelare e, da ultimo - dopo la fissazione dell'udienza di merito per il 23.04.2026 - ha depositato, in data 12.02.2026, dichiarazione di sopravvenuto difetto di interesse alla decisione del ricorso. Anche in questo contenzioso l'Ente è assistito dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato.

Altresì pendente innanzi al Tribunale Amministrativo Salentino è il ricorso (RG 770/2023) proposto da un concessionario di demanio marittimo, per l'annullamento di una nota dell'AdSPMI di diffida ad adempiere, con la quale l'Amministrazione ha intimato di trasmettere il piano dei traffici con l'avvertimento che, decorso il termine di quindici giorni dalla relativa ricezione, l'esito della cennata diffida sarebbe stato portato all'attenzione del Comitato di gestione per ogni valutazione nel merito anche del possibile avvio della procedura di decadenza/revoca della concessione; per tale giudizio, in cui l'Ente è costituito con l'Avvocatura erariale, si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Dinanzi al Tribunale civile di Taranto - Sezione lavoro è pendente (RG 8985/2022) il ricorso con il quale un dipendente ha chiesto di accertare e dichiarare la responsabilità dell'AdSPMI nell'asserita causazione della malattia professionale contratta e la conseguente condanna dell'Ente al risarcimento dei danni non patrimoniali per euro 219.421,46 ed esistenziale da quantificarsi secondo equità. L'AdSP è costituita in giudizio con il patrocinio dell'Avvocatura Distrettuale e assistita da un perito di parte (medico psichiatra); allo stato è in corso la CTU medica.

Dinanzi al Tribunale di Bari - Sezione specializzata in materia di imprese è pendente (RG 9683/2023) il contenzioso nell'ambito dell'intervento denominato *"Piastra Portuale di Taranto"* con il quale è stata chiesta la condanna in solido dell'AdSPMI e del contraente generale al pagamento della complessiva somma di €. 65.796.060,77 oltre accessori in relazione alle riserve accese per maggiori oneri nei confronti della committenza. L'AdSP si è costituita nel giudizio con l'Avvocatura Distrettuale dello Stato eccependo il proprio difetto di legittimazione passiva e la carenza di titolarità passiva del rapporto controverso, in quanto estranea alle riserve iscritte in contabilità; ciò atteso che l'AdSP ha affidato la progettazione, costruzione (anche tramite terzi) e gestione dell'opera a società concessionaria, chiamata pertanto in causa dall'Amministrazione. Il giudice adito ha provveduto alla nomina del CTU al fine di esprimersi sulla fondatezza/entità delle riserve e le operazioni peritali sono tuttora in corso.

Dinanzi alla Sezione specializzata in materia di imprese sono, altresì, tuttora in corso i tre giudizi - di seguito indicati - con l'aggiudicatario dell'appalto per la Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori del *"Centro servizi polivalente per usi portuali al Molo San Cataldo del Porto di Taranto"*, in cui l'Ente è costituito sempre con il patrocinio dell'Avvocatura erariale. In particolare:

- il giudizio n. 5284/2019 RG proposto dall'appaltatore per l'accertamento del proprio diritto al pagamento dei maggiori compensi, rimborsi, indennizzi e risarcimenti indicati nelle riserve iscritte nella contabilità dei lavori per un importo complessivo di € 4.162.637,03. L'attore ha promosso anche un giudizio di Accertamento Tecnico Preventivo in corso di causa e l'istanza ex art. 186 *quater* c.p.c. per la condanna al pagamento della somma di € 1.377.191,18 (istanza rigettata dal Tribunale). Le domande proposte dalla parte attrice, all'esito dell'istruttoria documentale e tecnica (CTU) espletata, sono state ritenute parzialmente fondate e l'AdSP, con sentenza pubblicata il 23.03.2023, è stata condannata al pagamento del minor importo di € 1.094.375,26,

oltre interessi e rivalutazione monetaria nonché delle spese processuali e di CTU.

A seguito di appello proposto dall'Amministrazione (n. 539/2023 RG), la Corte ha dapprima accolto l'istanza di sospensione dell'efficacia esecutiva della sentenza impugnata – in considerazione del rischio di pregiudizio grave ed irreparabile dedotto dall'Ente, stante la possibile insolvenza dell'appaltatore, ammesso al concordato preventivo (omologato) – e con sentenza pubblicata il 25.03.2026 ha parzialmente accolto l'appello, condannando l'AdSP a corrispondere all'ATI la minor somma di € 341.895,25 (a fronte dell'iniziale richiesta di € 4.162.637,03), oltre interessi e rivalutazione monetaria e alla rifusione delle spese processuali del doppio grado di giudizio e alle spese di CTU;

- il giudizio instaurato sempre dall'appaltatore per accertare e dichiarare il diritto al pagamento dei maggiori compensi, rimborsi, indennizzi e risarcimenti indicati nelle ulteriori riserve iscritte nella contabilità lavori per un totale di € 3.623.573,09. Conclusa la fase istruttoria (nel corso della quale il CTU ha ritenuto le riserve inammissibili o infondate), la causa è stata trattenuta per la decisione all'udienza del 9.04.2024 e poi rimessa sul ruolo per richiesta di chiarimenti al Perito che ha confermato il contenuto dell'elaborato depositato (l'Ente ha, comunque, proceduto – in sede di redazione del bilancio di previsione - al vincolo dell'avanzo di amministrazione). All'udienza del 16.12.2025, la causa è stata nuovamente trattenuta per la decisione. Con sentenza del 02.04.2026, il Tribunale ha rigettato integralmente la domanda e condannato l'attrice alla rifusione delle spese di lite liquidate in € 50.000,00 e posto definitivamente a carico dell'istante le spese della CTU;

- il giudizio proposto dall'appaltatore (n. 8018/2023 RG) - a seguito della risoluzione contrattuale disposta dall'Amministrazione con decreto n. 60 del 21.04.2023 per inadempimento dovuto a gravissimo ritardo e vizi nella realizzazione dell'immobile - al fine di far (a) accertare che il ritardo nella esecuzione dei lavori non è ad esso imputabile ma conseguenza di comportamenti negligenti della stazione appaltante e, per l'effetto, dichiarare l'invalidità e/o illegittimità e/o nullità e comunque l'inefficacia e la conseguente disapplicazione del decreto di risoluzione; (b) dichiarare la risoluzione del contratto per grave inadempimento e in danno dell'AdSP per il superamento del limite della soglia del quinto d'obbligo; (c) in via subordinata, dichiarare la risoluzione per eccessiva onerosità per circostanze imprevedute ed imprevedibili; (d) accertare e dichiarare l'esistenza di un pregiudizio economico quantificabile nella misura di € 19.923.861,30.

L'Amministrazione si è ritualmente e tempestivamente costituita in giudizio, nel quale è stata disposta la chiamata in causa dell'impresa assicuratrice dell'appaltatore, e dopo il deposito delle memorie ex art. 171-ter c.p.c. da parte di tutti i soggetti coinvolti - a mezzo delle quali l'appaltatore ha integrato la domanda e precisato l'ammontare del pregiudizio economico asseritamente subito in € 42.984.740,91 per le ulteriori riserve iscritte - la causa è stata rinviata per la prima comparizione all'udienza del 19.02.2025. A seguito del rinvio al 09.07.2025, disposto per i medesimi incombenzi (stante anche la sostituzione del giudice sul ruolo in data 31.01.2025), il fascicolo è stato trattenuto per la decisione sulle istanze istruttorie; a scioglimento della riserva, il Giudice: (i) ha disposto l'esibizione a cura dell'Amministrazione convenuta di documenti (prontamente depositati); (ii) ha ammesso la sola prova per testi richiesta dall'AdSP; (iii) si è riservato di decidere sulla CTU; (iv) ha fissato sin da ora, per la precisazione conclusioni, l'udienza del 12.5.2027 con assegnazione dei termini massimi ex art. 189 c.p.c.; (v) ha rinviato il giudizio al 02.10.2025. All'esito della riserva assunta all'udienza, il Giudice ha disposto procedersi a CTU e nominato all'uopo il Professionista

ponendo i quesiti. All'udienza del 14.01.2026, a seguito del giuramento del Ctu, è stata fissata l'udienza del 23.09.2026 per il deposito dell'elaborato peritale; le operazioni peritali sono state avviate lo scorso 23.03.2026 presso la sede dell'Amministrazione e durante la riunione è stato effettuato un sopralluogo presso l'edificio per cui è causa.

Nel corso del giudizio, l'attore ha chiesto l'accertamento tecnico preventivo in corso di causa al fine di verificare la consistenza effettiva delle opere e lo stato finale dei lavori eseguiti alla data della risoluzione, prima che la Stazione appaltante potesse procedere al ripiegamento di cantiere e all'affidamento dei lavori di completamento ad altra impresa. Il Tribunale di Bari, ad agosto 2023, ha nominato il Ctu, formulando il quesito e l'Amministrazione si è costituita in giudizio nominando il proprio consulente di parte nella persona del RUP dell'intervento. A conclusione delle complesse operazioni peritali, il consulente tecnico designato ha trasmesso la perizia definitiva ove, a fronte della richiesta economica suindicata, ha riconosciuto l'esecuzione di lavori per l'importo complessivo di € 7.231.617,60.

Nel 2025 è stato proposto ricorso, tuttora pendente, alla Corte di Giustizia Tributaria di primo grado di Taranto (RG 1657/2025) avverso l'avviso di accertamento esecutivo con il quale il Comune di Taranto ha intimato di adempiere al pagamento dell'importo di € 289.692,00 a titolo di Imposta Municipale Propria – IMU 2019, comprensivo delle maggiori somme dovute a titolo di interessi e sanzioni. Con il ricorso introduttivo, l'Ente – assistito da avvocato del libero foro - ha chiesto l'annullamento dell'avviso opposto per illegittimità e infondatezza delle pretese impositive, previa sospensione della riscossione del tributo in pendenza di giudizio; in particolare, (i) è stata eccepita la decadenza della pretesa impositiva, (ii) è stata contestata la soggettività passiva ai fini IMU della Scrivente, che amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione ex art. 6, c. 4, lett. e) della Legge 84/1994, senza avere alcun diritto dominicale sui medesimi (iii) è stato rilevato come l'avviso includesse sia beni assentiti in concessione a terzi (che ai sensi dell'art. 3, c. 2 del D.Lgs. 504/1992, devono ritenersi unici soggetti passivi d'imposta), sia immobili oggetto di consegna in favore di altre Amministrazioni Pubbliche (che, nell'ottica del perseguimento di ragioni di interesse collettivo, li utilizzano a titolo gratuito per le relative finalità istituzionali); (iv) è stata lamentata la violazione delle norme che disciplinano le esenzioni ai fini IMU, dovendo, le particelle ricadenti nella circoscrizione portuale, ritenersi esenti dall'applicazione dell'imposta in quanto destinate al perseguimento dell'utilità pubblica ex art. 7, c. 1, del D.Lgs. 504/1992; (v) è stata eccepita la violazione delle norme in materia di motivazione dell'atto impositivo. Successivamente alla notifica del ricorso introduttivo, il Comune di Taranto ha provveduto a notificare atto di rettifica a mezzo del quale ha rimodulato la pretesa tributaria riducendola dall'importo originario di € 289.692,00 a € 229.564,00. Detto atto è stato, del pari, impugnato dal procuratore costituito con ricorso per motivi aggiunti. La Corte di Giustizia Tributaria adita, con dispositivo di ordinanza depositato il 12.02.2026, ha accolto l'istanza cautelare di sospensione dell'esecuzione dell'atto impugnato proposta dall'AdSP. La prossima udienza è fissata per il 15.04.2026.

Nel 2025, l'AdSPMI ha ricevuto, in qualità di parte offesa dal reato, decreto di fissazione dell'udienza preliminare nel procedimento penale pendente dinanzi al Tribunale di Taranto nei confronti di più soggetti

per ipotesi di reato sussumibili nell'ambito delle emissioni di gas, di vapori e di fumo atti a offendere o molestare le persone (art. 674 c.p.), dell'attività di gestione di rifiuti non autorizzata (art. 256, c. 1 e 2, D.Lgs. 152/2006), della combustione illecita di rifiuti (art. 256 *bis*, c. 1 e 3, D.Lgs. 152/2006) e dall'abusiva occupazione di spazio demaniale (art. 1161 cod. nav.), perpetrati in area ricadente in ambito portuale e, precisamente, in area interessata dal progetto denominato "Distripark". In occasione dell'udienza preliminare, l'AdSPMI – con il patrocinio di avvocato del libero foro - si è costituita parte civile nei confronti degli imputati, allo scopo di chiederne l'affermazione della penale responsabilità e ottenere il risarcimento dei danni per il grave nocumento arrecato all'Ente con la relativa condotta, ovvero (i) la perdita di godimento del bene, di cui la Pubblica Amministrazione non ha potuto disporre, (ii) il fondato rischio di perdita di finanziamento pubblici, (iii) un impatto negativo sull'ambiente e la corrispondente lesione dell'interesse pubblico e generale. Il GUP, con provvedimento in data 12.12.2025, ha (i) emesso sentenza di condanna nei confronti di due imputati, condannati altresì al risarcimento in favore della costituita parte civile dei danni da liquidarsi in separato giudizio civile, fermo il riconoscimento di una provvisoria immediatamente esecutiva pari a € 10.000,00 ciascuno, nonché alla refusione delle spese processuali sostenute dalla parte civile, (ii) emesso sentenza di patteggiamento nei confronti di altro imputato, condannato alla refusione delle spese processuali sostenute dalla parte civile, (iii) ammesso altro imputato alla MAP e (iv) emesso, per le posizioni restanti, decreto di rinvio a giudizio all'udienza del 01.04.2026. All'udienza del 01.04.2026 il procedimento è stato rinviato d'ufficio al 17.09.2026.

10.2 Notizie in merito ai criteri di affidamento degli incarichi di patrocinio legale a professionisti esterni.

Si illustrano, di seguito, i criteri di affidamento degli incarichi di patrocinio legale a professionisti esterni.

Preliminarmente, si segnala che con Decreto n. 119/2022 in data 24.10.2022, è stato costituito l'Albo Fornitori telematico per lo svolgimento di procedure negoziate di lavori, forniture e servizi sotto soglia comunitaria ed è stato approvato il Regolamento per la gestione e il funzionamento del medesimo Albo con i relativi modelli di dichiarazione (schede A, B, C e D), conformemente alle disposizioni contenute nel d.lgs. 50/2016 recante "*Codice dei contratti pubblici*" e al complesso delle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia di contratti pubblici.

In seguito all'entrata in vigore in data 31 marzo 2023 del decreto legislativo n. 36/2023 recante il nuovo Codice dei contratti pubblici e dell'entrata in vigore il 31 dicembre 2024 del decreto legislativo n. 209/2024 contenente nuove disposizioni integrative e correttive al Codice dei contratti pubblici, con Decreto n. 32/2025 in data 24.04.2025, il predetto Regolamento e i modelli di dichiarazione sono stati adeguati alla nuova disciplina.

L'Albo presenta carattere aperto a tutti gli operatori economici in possesso dei requisiti di idoneità morale e professionale, di capacità economico-finanziaria e di capacità tecnico-professionale. L'iscrizione ha validità annuale, salve le ipotesi di sospensione e di cancellazione.

L'Ente, pur consapevole che i servizi legali individuati all'art. 56, co. 1 lett. h) del d.lgs. n. 36/2023 sono espressamente esclusi dal Codice, ha istituito nel proprio Albo una specifica sezione dedicata anche a tali affidamenti.

Per l'iscrizione a tale elenco è richiesto il possesso dei seguenti requisiti da comprovare mediante la produzione di dichiarazioni sostitutive ai sensi degli artt. 46 e 47 del d.p.r. n. 445/2000:

- Iscrizione all'Albo professionale degli Avvocati presso il foro di appartenenza per almeno tre anni a far tempo dalla data della domanda;
- Insussistenza di provvedimenti di sospensione o di altri provvedimenti disciplinari da parte del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati;
- Patrocinio di almeno n. 10 cause negli ultimi tre anni in ciascuna materia della sezione dell'elenco a cui si chiede l'iscrizione;
- Possesso di idonea polizza assicurativa per i rischi professionali;
- Essere a conoscenza di non poter avere, al momento dell'affidamento dell'incarico, contenziosi in corso contro l'AdSPMI, sia in proprio che in qualità di difensore di altre parti.

Requisiti ad hoc devono essere comprovati in caso di società di professionisti.

I requisiti dichiarati al momento della presentazione della domanda devono permanere per tutta la durata dell'iscrizione. In sede di presentazione dell'offerta, gli operatori economici sono tenuti a confermare e attestare, sotto la propria responsabilità penale, mediante dichiarazione sostitutiva di certificazione in conformità alle disposizioni del d.p.r. n. 445/2000, che i dati forniti al momento dell'iscrizione all'Albo corrispondano al vero. In sede di affidamento, l'AdSPMI provvede a verificare quanto dichiarato ai fini dell'inserimento nell'Albo e confermato in sede di presentazione dell'offerta.

Il compenso del professionista è calcolato, in linea con il D.M. n. 55/2014, come modificato dal D.M. n. 147/2022, recante la determinazione dei parametri per la liquidazione dei compensi per la professione forense.

L'Ente, sulla base del compenso calcolato, ha sinora affidato, ex art. 50, c. 1, lett. b) del d.lgs. n. 36/2023, gli incarichi di patrocinio legale invitando, secondo le specifiche competenze di volta in volta richieste, gli operatori economici presenti nell'Albo dei fornitori, nel rispetto dei principi del risultato, della fiducia, di accesso al mercato, buona fede e di tutela dell'affidamento, oltre che di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità e pubblicità.

Nella scelta del professionista, l'AdSPMI tiene conto, in linea generale, dei seguenti parametri: competenza e precedenti esperienze professionali maturate, particolarità della controversia, urgenza, costo del servizio, pregressa proficua collaborazione del professionista con l'Ente, consequenzialità dei gradi del giudizio, complementarietà degli incarichi. Il criterio di aggiudicazione utilizzato è costituito dalla mera convenienza economica, mediante espressione del ribasso percentuale sul prezzo posto a base della procedura.

Nel caso di questione giuridica che presenti elementi di particolarità ovvero attinente a specifiche materie per le quali non risultino iscritti professionisti, l'AdSPMI procede all'affidamento della relativa trattazione (o alla richiesta di parere in vista di un eventuale giudizio) a un avvocato non presente nell'elenco dei servizi



legali dell'Albo, previo espletamento di indagine di mercato ovvero consultazione di idonee piattaforme web anche di networking professionale e previa verifica del possesso dei requisiti di ordine generale e speciale prescritti dalla *lex specialis* e dichiarati dal professionista.

La presente Relazione Annuale viene approvata con Delibera n. 03/2026 del Comitato di Gestione in data 28 aprile 2026.

Il Presidente

Avv. Giovanni Francesco Gugliotti(*)

(*) Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. n. 82/2005 ss.mm.ii. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.