CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2019-2020

Determinazione del 31 marzo 2022, n. 35

CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2019 - 2020

Relatore: Consigliere Patrizia Coppola Bottazzi

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:

Ilaria Verduchi

Determinazione n. 35/2022

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 31 marzo 2022, tenutasi in videoconferenza, ai sensi dell'art. 85, comma 8 *bis*, del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 e ss.mm.ii., nonché, da ultimo, dall'articolo 16, comma 7, del decreto legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, e secondo le "Regole tecniche e operative" adottate con decreti del Presidente della Corte dei conti del 18 maggio 2020, n. 153, del 27 ottobre 2020, n. 287 e del 31 dicembre 2021, n. 341;

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

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

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

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

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

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

visti i rendiconti generali del suddetto Ente relativi agli esercizi finanziari 2019 e 2020, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

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

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

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, i rendiconti generali per gli esercizi finanziari 2019 e 2020 - corredati dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

ESTENSORE
Patrizia Coppola Bottazzi

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci

DIRIGENTE
Fabio Marani
depositato in segreteria

INDICE

PREMESSA 1
1 QUADRO DI RIFERIMENTO 2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO 8
3. PERSONALE 11
3.1 Assetto organizzativo 11
3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio 13
3.3 Spesa del personale 15
3.4 Incarichi di studio, consulenza e altre prestazioni professionali 16
3.5 Prevenzione della corruzione, valutazione della *performance* e trasparenza 16
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE 18
4.1 Documento di Pianificazione strategica di sistema e Piani regolatori portuali 18
4.2 Piano operativo triennale (POT) 19
4.3 Programma triennale delle opere (PTO) 19
5. ATTIVITÀ 22
5.1 Attività promozionale 24
5.2 I servizi di interesse generale e l'attività negoziale 25
5.3 Manutenzione ordinaria e straordinaria e opere di grande infrastrutturazione 29
5.4 Operazioni e servizi svolti nell'ambito portuale 32
5.5 Gestione del demanio marittimo e portuale 34
5.6 Traffico portuale 36
6. LE PARTECIPAZIONI SOCIETARIE 39
7. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE 41
7.1 Dati significativi della gestione 42
7.2 Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate 42
7.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui 46
7.4 Il conto economico 49

7.5 Lo stato patrimoniale 51

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 55

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Uscite per gli Organi 8

Tabella 2 - Organico e consistenza del personale 13

Tabella 3 - Costo per il personale 15

Tabella 4 – Altri servizi di interesse generale – porti di Bari e Brindisi 26

Tabella 5 - Opere di grande infrastrutturazione 29

Tabella 6 - Canoni, accertamenti, riscossioni e incidenza sulle entrate correnti 36

Tabella 7- Traffico merci e passeggeri 36

Tabella 8 - Rendiconto finanziario – forma sintetica 43

Tabella 9 - Rendiconto finanziario – Parte entrate 44

Tabella 10 - Rendiconto finanziario – Parte uscite 45

Tabella 11 - Situazione amministrativa 47

Tabella 12 - Situazione Residui 49

Tabella 13 - Conto economico 50

Tabella 14 - Stato patrimoniale 52

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'articolo 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa agli anni 2019 e 2020 dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto sull'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale relativo all'esercizio 2018 è stato approvato con determinazione n. 90 del 15 settembre 2020 e pubblicato in Atti parlamentari, XVIII legislatura, Doc. XV, n. 339.

1 QUADRO DI RIFERIMENTO

Il d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, intitolato "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, di cui alla l. n. 84 del 1994, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lett. f), della l. 7 agosto 2015, n. 124", è significativamente intervenuto sulla previgente legislazione portuale, modificando gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani, con l'istituzione delle Autorità di sistema portuale, di seguito AdSP, nuovi enti pubblici non economici destinati a sostituire le Autorità portuali preesistenti, anch'essi dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

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

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

Le funzioni ed i compiti di detta Autorità di sistema portuale, come per la generalità dei nuovi enti, sono ricavabili dalle disposizioni sopra richiamate nonché da quelle contenute in altri plessi normativi che attengono all'operatività dei porti, con riflessi applicativi sulle competenze e attività degli enti gestori. Il quadro normativo di riferimento ha già formato oggetto di dettagliata esposizione nei precedenti referti ai quali si fa qui rinvio per gli aspetti generali che non hanno subito da ultimo alcuna modifica.

Giova, peraltro, richiamare all'attenzione in questa sede, per lo specifico rilievo concreto ed attuale assunto per la gestione dell'Autorità di sistema di cui trattasi, le disposizioni del d.l. 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla l. 3 agosto 2017, n. 123 - successivamente più volte modificate e da ultimo con il d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 e con il d.l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233 – diposizioni con le quali, fra l'altro, si autorizzano gli Enti portuali a partecipare all'organizzazione ed all'amministrazione di Zone

economiche speciali (ZES), finalizzate a favorire lo sviluppo delle imprese collegate alla logistica marittima.

Al riguardo, si evidenzia che la regione Puglia, con delibera della Giunta n. 839 del 7 maggio 2019, ha approvato il Piano strategico per l'istituzione della ZES Adriatica interregionale, compresa fra la Puglia e il Molise, il cui perno è il porto di Bari,[1] poi istituita con d.p.c.m. del 4 settembre 2019, ai sensi dell'articolo 4, comma 5, del citato decreto-legge n. 91 del 2017.

Circa le intervenute novità, si evidenzia che a partire dal marzo 2020, la perdurante emergenza sanitaria conseguente all'epidemia "Covid-19" ha comportato una rilevante produzione normativa volta, da un lato, alla proroga dei termini di approvazione del rendiconto generale 2019 e ,dall'altro, all'introduzione di misure di sostegno che in questa sede appare opportuno sinteticamente richiamare per l'impatto che produrranno sulle gestioni successive.

Va citato, in particolare, il d.l. 17 marzo 2020, n. 18 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, che, all'art. 92, comma 2, ha previsto la possibilità di posticipare il pagamento dei canoni e dei diritti portuali dovuti ai sensi dell'art. 36 cod. nav. e degli artt. 16, 17 e 18 della l. n. 84 del 1994.

Ulteriori misure di sostegno agli operatori e alle imprese portuali sono state disposte dal d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che ha ribadito la possibilità per le AdSP di ridurre l'importo dei canoni concessori dovuti per l'anno 2020 nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, allo scopo anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione e prevedendo la possibilità di corrispondere contributi al soggetto fornitore di lavoro portuale nel limite complessivo nazionale massimo di euro 4 milioni per l'anno 2020 (pari ad euro 90 per ogni dipendente). E' stata altresì disposta la proroga di due anni delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro portuale temporaneo, di dodici mesi delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali, delle concessioni rilasciate ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della l. n. 84 del 1994, delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, nonché delle concessioni per il servizio di rimorchio rilasciate ai sensi dell'articolo 101 del codice della navigazione.

[1] La ZES Adriatica è connessa, per quanto riguarda la Puglia, ai porti di Manfredonia, Barletta, Bari, Molfetta, Monopoli e Brindisi (nonché agli snodi logistici degli aeroporti di Bari, Brindisi e Foggia, dell'interporto regionale della Puglia, della piattaforma logistica di Incoronata) e comprende superfici pari a circa 2889 ettari.

Il richiamato d.l. n. 34 del 2020 ha previsto, inoltre, l'applicazione a favore dei lavoratori operanti nei settori del magazzinaggio e supporto ai trasporti, di agevolazioni e indennizzi per le ridotte prestazioni delle società di ormeggiatori.Inoltre, fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato d'emergenza, le AdSP possono, con provvedimento motivato, destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti.

L'art. 48, comma 1, lett. d), del d.l. 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla l. 11 settembre 2020, n. 120, recante "Disposizioni urgenti in materia di funzionalità delle Autorità di sistema portuale, di digitalizzazione della logistica portuale, nonché' di rilancio del settore della crocieristica, del cabotaggio marittimo e della nautica", ha previsto la modifica dell'art.7, comma 3, della l. n. 84 del 94 ,stabilendo la mera "possibilità", anziché l'obbligo, di revocare, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il mandato del Presidente e lo scioglimento del Comitato di gestione, nel caso di mancata approvazione del Piano operativo triennale (di seguito Pot) nei termini stabiliti (qualora siano riscontrati dai competenti organi di controllo, giurisdizionali o amministrativi), per l'omesso esercizio o per gravi irregolarità nell'espletamento delle rispettive funzioni e delle competenze previste dalla legge, tali da compromettere il funzionamento dell'Autorità, ovvero per la mancata approvazione del rendiconto generale nei termini previsti dalla normativa vigente.

L'art. 48, comma, 1 bis del predetto d.l. n. 76 del 2020, ha modificato l'art. 5 della l. n. 84 del 1994, semplificando la possibilità di adottare adeguamenti tecnico funzionali (ATF) per modificare i Piani regolatori portuali (Prp) e le procedure per l'accertamento della conformità ai piani urbanistici e alle norme in materia di edilizia delle opere pubbliche da realizzare nei porti.

A tali misure si sono aggiunte il rifinanziamento di fondi già istituiti e gli ulteriori interventi di sostegno, a partire dal 2021, previsti dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021, art. 1, 662, 666, 729 e 731), nonché gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) stanziati dall'art. 1, comma 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n.101, per lo sviluppo delle infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e l'aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche). In tale sede, il programma di

interventi infrastrutturali in ambito portuale prevede investimenti per complessivi 2.860 milioni.

Il decreto del Mims n. 330 del 13 agosto 2021, ha ripartito tale somma tra tutte le AdSP, assegnando all'AdSP del Mar Adriatico Meridionale 168 milioni di euro per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e la resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, nonché per opere di elettrificazione delle banchine in tutti i porti e per opere connesse all'ultimo, penultimo miglio ferroviario/stradale.

Con il d.l. 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto "decreto Trasporti", convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 è stato modificato l'art. 5 della legge n. 84 del 1994, in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali mediante il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) e il Piano regolatore portuale (PRP).

Tra le disposizioni più rilevanti, che non si applicano ai DPSS approvati antecedentemente alla data di entrata in vigore del provvedimento, si citano le seguenti:

- è stato soppresso il riferimento al Piano regolatore di sistema portuale (Prsp), che era definito come lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale;
- il DPSS individua anche i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti esterni all'ambito del sistema, nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema;
- il DPSS, adottato dal Comitato di gestione dell'AdSP, è sottoposto al parere di ciascun Comune e Regione territorialmente interessati ed è approvato dal Mims;
- la pianificazione delle aree portuali e retroportuali è di competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del Piano regolatore portuale;
- ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario, nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale;

- nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore piani regolatori approvati prima dell'entrata in vigore del citato provvedimento, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree. In tale caso il piano operativo è soggetto a specifica approvazione da parte del Mims e alla procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (Vas);
- il PRP è stato definito come un piano territoriale di rilevanza statale che rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza;
- le Autorità di sistema portuale indicano al Mims e alle Regioni le aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità;
- sono state apportate modifiche all'art. 199 del decreto-legge n. 34 del 2020, estendendo fino al 15 dicembre 2021 la facoltà per le AdSP di disporre, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, la riduzione dell'importo dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subìto nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 15 dicembre 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. A tal scopo le suddette Autorità possono utilizzare il proprio avanzo di amministrazione, limitatamente all'anno 2020;
- è stato modificato anche il comma 10-bis del sopra richiamato art. 199, e istituito un fondo con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2020 e di 68 milioni per l'anno 2021, le cui risorse sono dirette a compensare, anche parzialmente, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto. Con la modifica introdotta è stato precisato che la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi in favore delle Autorità

è quella relativa agli introiti destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali.

Sotto il profilo più strettamente finanziario- contabile, si segnala che il Ministero dell'economia e delle finanze (Mef), in una logica di armonizzazione contabile degli enti pubblici, con decreto del Mef-Rgs del 29 maggio 2018, volto a consentire il monitoraggio dei conti pubblici e verificarne la rispondenza con il Sistema europeo dei conti nazionali nell'ambito delle rappresentazioni contabili, ha previsto l'avvio a regime anche per le AdSP della rilevazione Siope, secondo le modalità previste dall'art. 14 della l. n. 196 del 2009. L'entrata in vigore della nuova codifica gestionale è avvenuta il 1° gennaio 2019.

Va altresì menzionato il comunicato Istat pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 30 settembre 2020, che ha confermato la presenza delle AdSP , tra le "Amministrazioni locali", inserite nel conto consolidato del bilancio dello Stato, ai sensi dell'art. 1 comma 3 della l. n. 196 del 2009.

Per quanto riguarda il tema, già messo in evidenza nei precedenti referti, relativo agli aiuti di Stato, che le AdSP riceverebbero sotto forma di esenzione dalla tassazione (Aiuto di Stato SA.38399 (2018/E), va ricordata la decisione del 4 dicembre 2020 della Commissione UE, che ha censurato l'esenzione dall'imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme UE in materia; tale decisione è stata impugnata il 29 marzo 2021 davanti al Tribunale europeo da tutte le AdSP.

In conformità agli obblighi di trasparenza previsti dal d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33, l'AdSP ha provveduto alla pubblicazione, nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale, del referto di questa Corte al Parlamento sulla gestione finanziaria per l'esercizio 2018.

Nella stessa sezione l'AdSP ha pubblicato il primo bilancio di sostenibilità relativo all'anno 2020, redatto in considerazione, oltre che dell'aspetto economico-finanziario, anche dell'analisi degli aspetti collegati al sociale, quali le relazioni con i portatori di interesse interni ed esterni (*stakeholder*). Inoltre nello stesso bilancio si collocano tutte le azioni intraprese dall'AdSP nell'ambito della sostenibilità ambientale.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

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

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

Per gli organi di amministrazione e controllo sono stati impegnati nel 2019 euro 390.524 e nel 2020 euro 392.853, in tendenza crescente rispetto al dato registrato nell' esercizio 2018 (euro 313.924). Si riportano di seguito le spese complessivamente impegnate per ciascun organo nel biennio in esame e nel precedente esercizio.

Tabella 1 - Uscite per gli Organi

	2018	2019	2020
Indennità di carica e missioni al Presidente	246.570	313.912	332.638
Compenso e missioni ai membri del Comitato portuale/di gestione	3.131	6.666	2.394
Compenso e missioni ai revisori	64.223	68.537	57.821
Oneri previdenziali assistenziali e fiscali a carico dell'Ente	0	1.409	0
Totale	**313.924**	**390.524**	**392.853**

Il Presidente

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

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

Per il Presidente risultano nel complesso impegnati euro 313.912 nel 2019 ed euro 332.638 nel 2020, così ripartiti: per il 2019 euro 230.000 per indennità, euro 18.462 per missioni, euro 5.650 per altre spese ed euro 59.800 per contributi ed Iva. Per il 2020 sono stati ripartiti come segue: euro 230.000 per indennità, euro 5.438 per missioni, euro 9.900 per altre spese ed euro 87.300 per contributi ed Iva.

Il Comitato di gestione

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

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

I predetti componenti non percepiscono compensi ma solo gettoni di presenza, attribuiti e corrisposti nella misura massima di 30 euro lordi a seduta giornaliera, come previsto dalla deliberazione presidenziale n. 19 del 5 dicembre 2018. Allo stato, infatti, non risulta emanato il decreto ministeriale di cui all'art.7 comma 2 della legge n.84 del 1994.

Le risorse impegnate in bilancio a tale titolo e quali rimborsi spese ammontano per gli esercizi 2019 e 2020 rispettivamente ad euro 6.666 e ad euro 2.393[2].

[2] Per il 2019 l'importo di euro 6.666 è interamente imputato alla sottovoce missioni ai membri del comitato di gestione, che come riferisce l'Ente riguarda missioni svolte nel 2018 e nel 2019. Nel 2020 l'importo di euro 2.393 è inserito unicamente alla voce indennità di carica e rimborsi spese, l'Ente in merito riferisce che nel 2020 le riunioni sono state effettuate su piattaforma digitale.

Il Collegio dei revisori dei conti

Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Mit, ora Mims, e scelti tra gli iscritti all'albo dei revisori legali dei conti o tra persone con particolare competenza nella revisione contabile. Tra questi, il Presidente e un membro supplente sono nominati su designazione del Mef.

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

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

Il Collegio in carica nei due esercizi all'esame era stato nominato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il quadriennio 2017-2021, con decreto ministeriale del 20 giugno 2017 n.310, con decorrenza 10 luglio 2017.

Per il tale organo sono stati impegnati nel 2019 euro 68.537 (di cui euro 54.309 per compenso ai componenti, euro 11.284 per missioni ed euro 2.944 per altre spese per i revisori) mentre nel 2020 l'impegno è stato di euro 57.821 (di cui euro 54.309 per compenso ai componenti, euro 568 per missioni ed euro 2.944 per altre spese).

3. PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

Il Segretariato generale

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

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

La determinazione del trattamento economico scaturisce dall'applicazione del contratto collettivo nazionale dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi. Gli emolumenti erogati nel 2019 e nel 2020 ammontano rispettivamente ad euro 185.664 (di cui, quale compenso variabile, euro 40.664) e ad euro 182.092 (di cui, quale compenso variabile, euro 37.092).

Organismo di partenariato della risorsa mare

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

nel porto.

I componenti dell'Organismo (che, per l'Ente oggetto di esame sono tredici) svolgono il loro compito a titolo gratuito. Eventuali rimborsi spese per la partecipazione alle attività sono a carico delle amministrazioni, enti e associazioni che designano i rispettivi rappresentanti.

L'Organismo ha funzioni di confronto, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine all'adozione degli atti di pianificazione strategica dell'Ente nonché alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito dell'Autorità di sistema, suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del sistema stesso e al progettiodi bilancio preventivo e di rendiconto generale.

Qualora l'Autorità intenda discostarsi dai pareri resi dall'Organismo, è tenuta a darne adeguata motivazione.

Con determina presidenziale n.43 del 15 giugno 2017 è stato costituito il predetto organismo. La sua composizione è stata integrata con diverse determine presidenziali, l'ultima composizione è da ricondurre alla determina n.392 dell' 8 ottobre 2019.

Sportello unico amministrativo

Ulteriore novità introdotta dal riordino del 2016 è stata la costituzione, presso la Autorità di sistema portuale, dello Sportello unico amministrativo (SUA) che opera, per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli e la sicurezza, con funzioni di *front office* rispetto ai soggetti deputati ad operare nel porto.

Il Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'Autorità di sistema portuale e sentito l'Organismo di partenariato della risorsa mare di cui all'articolo 11-bis, approva il regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello unico amministrativo, secondo le linee guida approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Lo Sportello unico è stato costituito, nella AdSP in esame, in data 15 giugno 2017. L'Ente comunica, in merito, che nelle more dell'emanazione del regolamento di funzionamento di detta struttura da parte del Mims , è stata predisposta l'architettura gestionale e sono stati attivati alcuni procedimenti.

3.2 La dotazione organica ed il personale in servizio

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

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

La pianta organica dell'Ente ha richiesto un complesso processo per armonizzare le diverse piante organiche delle soppresse Autorità portuali e i relativi uffici e dipartimenti; quella di Manfredonia, in particolare, era mancante di approvazione essendo rimasta commissariata per l'intero periodo di vigenza.

Nel 2018 l'organico del personale dell'Ente è stato definito in 85 unità con esclusione del Segretario generale, come da apposita delibera del Comitato di gestione[3].

Tabella 2 - Organico e consistenza del personale

	Pianta organica Det. n. 2 del 1° febbraio 2018	Piante organiche relative alle soppresse autorità portuali	Personale in servizio al 31/12/2018	Personale in servizio al 31/12/2019	Personale in servizio al 31/12/2020
Dirigenti	8	7	6+1 (t.d.)	6+1 (t.d.)	6+1 (t.d.)
Quadri	25	20	17	18	20
Impiegati	52	48	38	42	44
TOTALE	**85**	**75**	**62**	**67**	**71**

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

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

L'attuale pianta organica dei dirigenti supera di un'unità quella relativa alle tre soppresse Autorità portuali; anche, per l'altro personale, essa presenta un incremento di nove unità(cinque quadri e quattro impiegati). Peraltro, si eveidenzia che il personale in servizio effettivo, pur con alcuni reclutamenti, si è mantenuto negli anni considerati al di sotto della dotazione stessa.

Le procedure selettive concluse nel corso del 2019 hanno portato alla pubblicazione delle graduatorie finali di merito degli idonei ed all'assunzione a tempo pieno ed indeterminato di 5 unità: di n. 1 Dirigente, di n. l Quadro B; n. 2 primo livello e n. 1 secondo livello. Inoltre, sempre nel 2019 un dirigente è stato collocato in aspettativa senza assegni e si è concluso il procedimento di assunzione obbligatoria a tempo pieno ed indeterminato di n. 1 unità di quinto livello in qualità di centralinista telefonico non vedente ai sensi della legge 29 marzo 1985, n. 113 ed alla luce di quanto disposto dall'ordinanza n. 524 del 2018 del TAR Lecce e dall'ordinanza n. 342 del 2018 del Consiglio di Stato.

Con determina del Presidente n. 389 del 4 ottobre 2019 è stato approvato il Piano dei fabbisogni del personale per il triennio 2019 - 2021.

L'Ente nel corso dell'anno 2019 ha definito e regolato le attività che riguardano il personale con i seguenti regolamenti:

- regolamento per lo svolgimento di incarichi extra-istituzionali (det. n. 12 del 2019);
- nuovo regolamento sul funzionamento del dipartimento legale (det. n. 264 del 2019);
- regolamento per lo svolgimento di incarichi extra istituzionali per i dipendenti in servizio (determina n. 12 del 2019).

Nel 2020 sono state assunte a tempo pieno e indeterminato 5 unità (2 unità di secondo livello e n. 3 unità al livello QB). Inoltre, nel corso del 2020 è stato collocato a riposo con diritto "a pensione anticipata Quota 100" n. 1 unità Quadro A.

L'Ente si è avvalso nel corso del 2019 e nel 2020 di 10 unità di personale somministrato (6 unità nel 2018).

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

A seguito dell'emanazione della delibera del Consiglio dei ministri del 31 gennaio 2020, con cui è stato dichiarato lo stato di emergenza sul territorio nazionale in conseguenza del rischio sanitario connesso alla diffusione della pandemia da COVID-19, e dei successivi d.p.c.m. del

1 marzo 2020 e dell'8 marzo 2020 recanti le disposizioni relative alle misure di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica, l'ADSP in data 09 marzo 2020 ha approvato un regolamento straordinario di attuazione dello *smart-working*.

3.3 Spesa del personale

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

Tabella 3 - Costo per il personale

Tipologia dell'emolumento	2018	2019	2020
Emolumenti fissi al Segretario generale	123.501	145.000	145.000
Emolumenti fissi al personale dipendente	3.076.178	3.748.340	3.898.406
Emolumenti variabili al Segretario Generale	37.792	40.664	37.092
Emolumenti variabili al personale dipendente	870.794	152.127	1.246.632
Compensi per il servizio economato	2.000	2.000	2.000
Indennità e rimborso spese di missione	69.121	78.921	18.669
Altri oneri per il personale	49.988	49.574	16.074
Spese per l'organizzazione di corsi	4.125	6.160	4.009
Oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'Ente	1.187.666	1.239.105	1.355.949
Oneri rinnovo contrattazione decentrata	756.645	952.404	0
Oneri rinnovo contratto nazionale	0	0	0
Indennità di anzianità	4.048	864	1.458
Emolumenti personale non dipendente (*)	33.109	94.904	76.077
TOTALE spesa impegnata	**6.214.967**	**6.510.063**	**6.801.366**
Accantonamento T.F.R.	379.390	380.172	401.897
Costo del personale	**6.594.357**	**6.890.235**	**7.203.263**

(*) oneri sostenuti per personale in distacco presso l'Ente proveniente da altri Enti. Al riguardo comunica che al 31.12.2021 sono cessati tutti i contratti di distacco

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

L'aumento costante di spesa registrato nel 2019 (+4,58 per cento) e nel 2020 (+4,45 per cento) è imputabile soprattutto ai maggior oneri fissi e variabili del personale dipendente in seguito alle assunzioni intervenute nel corso del biennio.

3.4 Incarichi di studio, consulenza e altre prestazioni professionali

Nel 2020, come già nel 2019, non si registra alcun impegno alla voce "spese per consulenze, studi ed altre analoghe prestazioni professionali". Tuttavia, nell'ambito delle "uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi" risultano impegni per "spese legali, giudiziarie e varie" per un totale di euro 132.986 nel 2019 (euro 149.149 è stato registrato nel precedente esercizio) ed euro 148.317 nel 2020. L'Ente, poi, ha altre forme di collaborazione, che gravano su altre poste di bilancio, come risulta dall'elenco pubblicato sul sito istituzionale ai sensi del d.lgs. del 14 marzo 2013, n. 33. Trattasi, in particolare, di collaborazioni a progetto i cui oneri gravano sui progetti comunitari di riferimento.

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

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

Con decreto del Comitato di gestione n. 5 del 28 luglio 2017 è stato nominato il Responsabile unico della prevenzione della corruzione e della trasparenza. Il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT) 2019-2021 è stato approvato con determina presidenziale n. 111 del 26 marzo 2019, mentre quello 2020-2022 è stato approvato con determina presidenziale n.44 in data 31 gennaio 2020, e quello 2021--2023 è stato approvato con determina presidenziale n.113 del 30 marzo 2021.

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

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

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

Con determina del Presidente n. 230 del 22 giugno 2021, in esito alla procedura di valutazione esperita, è stato ricostituito per un triennio (sino al 30 giugno 2024), in forma monocratica, l'Organismo indipendente di valutazione. Lo stesso nel 2019 e nel 2020 ha percepito un compenso annuo pari ad euro 10.000 lordi, analogamente a quanto avvenuto nel 2018..

Con delibera del Comitato di gestione n. 5 del 17 aprile 2018 sono stati approvati sia il regolamento che disciplina il funzionamento dell'Oiv che il regolamento per la gestione del sistema di valutazione dei dirigenti dell'AdSP.

Con determina presidenziale n. 160 del 10 maggio 2018 è stato approvato il primo piano della *Performance* 2018-2020, piano successivamente integrato.

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

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

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

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

Nel corso del 2019 l'Ente ha avviato le procedure per l'approvazione del documento di Pianificazione strategica di sistema (DPSS) che, anche a seguito delle richiamate sopravvenienze norrmative, conserva rilevanza centrale per disegnare l'assetto complessivo dei porti costituenti il sistema, le aree destinate alla produzione industriale, alla attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie. Tale doumento costituisce la cornice di riferimento dei singoli Piani regolatori portuali e dei piani operativi.

Con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 28 gennaio 2020 è stato adottato, ai sensi dell'art. 5, comma 1 *bis,* della legge n. 84 del 1994 e successive modifiche, il Documento di pianificazione strategica di sistema portuale..

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

4.2 Piano operativo triennale (POT)

L'art. 9, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prescrive l'elaborazione di un Piano operativo triennale da aggiornare annualmente, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantirne la realizzazione.

Il Piano operativo triennale 2017-2019 è stato approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 8 del 25 ottobre 2017. Con la successiva delibera n. 13 del 27 settembre 2019, in sede di revisione annuale, sono state confermate per il 2019 le previsioni contenute nel suddetto Piano Operativo.

Il Comitato di gestione ha approvato, con deliberazione n. 14 del 22 dicembre 2020, il Piano operativo triennale 2020-2022.

Il documento coordina e armonizza le scelte strategiche che attengono agli investimenti infrastrutturali, alla pianificazione urbanistica in ambito portuale.

4.3 Programma triennale delle opere (PTO)

Dal programma triennale delle opere 2019-2021 risultano risorse totali per euro 325.876.000 così suddivise:

TIPOLOGIE RISORSE	Disponibilità Finanziaria Primo anno	Disponibilità Finanziaria Secondo anno	Disponibilità Finanziaria Terzo anno	Importo Totale
Entrate aventi destinazione vincolata per legge	0	5.000.000	16.784.849	21.784.849
Stanziamenti di bilancio	20.230.000	0	0	20.230.000
Altra tipologia	0	80.200.000	203.661.151	283.861.151
Totale	**20.230.000**	**85.200.000**	**220.446.000**	**325.876.000**

Fonte: preventivo 2019

Dal programma triennale delle opere 2020-2022 risultano risorse totali per euro 308.006.440, così suddivise:

TIPOLOGIE RISORSE	Disponibilità Finanziaria Primo anno	Disponibilità Finanziaria Secondo anno	Disponibilità Finanziaria Terzo anno	Importo Totale
Entrate aventi destinazione vincolata per legge	4.000.000	54.400.000	133.843.000	192.043.000
Stanziamenti di bilancio	15.730.000	17.400.000	-	33.130.000
Altra tipologia	655.440	29.200.000	52.978.000	82.833.440
Totale	**20.385.440**	**101.000.000**	**186.821.000**	**308.006.440**

Fonte: Preventivo 2020

Dal programma triennale delle opere 2021-2023 risultano risorse totali per euro 500.706.024, così suddivise:

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

Fonte: Preventivo 2021

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

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

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

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

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

Al fine di ottenere la certificazione di qualità ISO 14001, l'Ente si è dotato, inoltre, di un Responsabile del sistema di gestione ambientale, per gestire aspetti ambientali, adempiere gli obblighi di conformità e affrontare rischi ed opportunità" in chiave *green*".

Sull'operatività e sui risultati ottenuti da tali organismi, la cui crezione appare coerente con le strategie di sviluppo dei porti delineate nel PNRR e nel Piano risorse complementari, la Sezione si riserva eventuali approfondimenti nei successivi referti. La determina n. 458 del 2020 ha inoltre stabilito l'affidamento di un precipuo incarico, della durata di due anni, al Distretto tecnologico nazionale sull'energia s.c.ar.l, incarico finalizzato all'affiancamento e al supporto operativo e scientifico alle figure nominate, con l'obiettivo - da raggiungere nell'arco dei due anni della durata del servizio - di consentire all' Ente di ottenere la certificazione ISO 50001:2018 per il Sistema di gestione dell'energia (SGE).

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

5. ATTIVITÀ

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

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

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

Inoltre la AdSP stessa, ha provveduto:

- con determina n. 40 del 2020, alla nomina del Responsabile della transizione al digitale (RTD), Amministratore di Sistema, Amministratore di *Database*, Amministratore di Rete, ai sensi dei provvedimenti del Garante per la tutela dei dati personali del 27 novembre 2008 e s.m.i;
- con determina n. 47 del 2020, ad istituire il *Comitato Privacy*, così come previsto dagli artt. 37 e ss. del Regolamento (UE) n. 679 del 2016, pubblicando i dati nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale.

Quasi tutti i progetti della AdSP sono stati trasferiti dalla soppressa A.p. di Bari. Per citarne alcuni:

- programma PON Infrastrutture & Reti 2014-2020 ;
- progetto integrazione Gaia -Aida (Sistema Informativo Doganale);
- programma interreg V-A Grecia - Italia 2014-2020:progetto *THEMIS* per creare dei supporti nei porti per la ricezione del traffico crocieristico; nel corso del 2020 si sono tenuti dei corsi gratuiti sulla sicurezza del lavoro portuale destinati ai dipendenti delle imprese portuali;
- programma interreg V-A Grecia Italia: Progetto *DOCK* -BI 2014-2020 per migliorare le condizioni di svolgimento del traffico passeggeri della tratta Brindisi-Igoumenitsa;

- programma interreg V-A Italia-Croazia 2014-2020: Progetto *Anchor* che promuove un turismo attento all'ambiente;
- programma interreg V-A Italia-Croazia 2014-2020 - Progetto Intesa il cui scopo principale è quello di migliorare l'efficienza e la sicurezza nel trasporto marittimo e nelle operazioni portuali;
- programma Adriatic-lonian interreg V-B 2014/2020, nell'ambito del quale si segnalano due progetti: Interpass, per il miglioramento delle connessioni intermodali tra porti e aeroporti nella Regione adriatico-ionica al fine di migliorare il trattamento dei passeggeri e *Newbrain,* per il miglioramento del trasporto integrato intermodale, con particolare riferimento al trasporto marittimo breve.

Sono stati definiti ed approvati i seguenti atti regolamentari:

- regolamento per lo svolgimento degli incarichi extra istituzionali per i dipendenti in servizio presso l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale(con determina n. 12 del 2019);
- regolamento per l'accesso civico (con determina del Presidente n. 111 del 26 marzo 2019);
- nuovo Regolamento sul funzionamento del Dipartimento legale e sulla rappresentanza e difesa in giudizio dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (con determina n. 264 del 2019);
- documento di pianificazione energetica e ambientale del Sistema Portuale (con determina n. 383 del 2019);
- nuovo regolamento per la disciplina degli incarichi di patrocinio legale dell'AdSP a professionisti esterni. Approvazione avviso per la costituzione dell'albo e conseguenti determinazioni(con determina n. 435 del 2019);
- nuovo regolamento per la disciplina degli incarichi di patrocinio legale dell'AdSP a professionisti esterni. Approvazione elenco al 31.01.2020 (con determina n. 60 del 2020);
- regolamento per lo svolgimento dei controlli sulla veridicità delle dichiarazioni sostitutive di certificazione rese dagli operatori economici ai fini del controllo sui motivi di esclusione ex art. 80 d. Igs. n. 50 del 2016 e ss.mm.ii.", ai sensi degli artt. 43 e 71 del d.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e delle Linee guida dell'Anac n. 4, di attuazione del citatod.lgs. n. 50 del 2016 (con determina n. 75 del 2020);

- regolamento interno per il funzionamento del servizio economato" (con determina n. 71 del 2019);
- regolamento per la gestione e l'utilizzo delle autovetture di servizio dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale(con determina n. 45 del 2020);
- prima revisione del regolamento per la disciplina dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (con determina n. 67 del 2020);
- regolamento per l'istituzione e la tenuta dell'Albo fornitori telematico dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (con determina n. 48 del 2020).

5.1 Attività promozionale

La AdSP del Mare Adriatico Meridionale nel 2019 e nel 2020 ha confermato l'adesione all'Associazione dei porti italiani (ASSOPORTI) e a quella dei porti crocieristici del Mediterraneo (MEDCRUISE).

Le spese promomozionali impegnate nel 2019 ammontano ad euro 103.369 (135.304 nel 2018), mentre nel 2020 le stesse ammontano ad euro 19.428.

Una forte spinta in questo settore dovrebbe essere data dalla ormai prossima attivazione delle Zone economiche speciali (ZES).

Secondo la programmazione avviata dalla regione Puglia, la ZES del Basso Adriatico , cui farà capo l'AdSP in esame, riguarderà aree portuali e retroportuali delle provincie di Bari, Brindisi e di Manfredonia, oltre ad aree produttive collegate funzionalmente come quelle del Salento, nonché diverse zone industriali riferibili ai poli di Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce .

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

5.2 I servizi di interesse generale e l'attività negoziale

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

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

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

Per ciò che attiene ai primi, l'Ente ha comunicato di avere indetto nel corso del 2019 (con determina n. 209) una gara unica per l'affidameno in lotti separati della gestione riferita ai diversi porti del sistema, giunta di recente a conclusione, e di avere, nelle more dell'aggiudicazione definitiva ed a tutto l'esercizio 2021, assicurato la gestione del servizio "con procedura negoziata". Le procedure allo stato attuale sono concluse e sono stati formalizzati gli affidamenti.

Quanto ai servizi di ritiro rifiuti a bordo navi e residui del carico, l'Ente ha dichiarato che i medesimi sono in prevalenza oggetto di rapporti concessori prorogati a tutto il 2021, in attesa della definizione di apposita gara di sistema indetta con determina n. 157 del 2019, segnalando situazioni peculiari e diverse unicamente per i porti di Monopoli e di Brindisi.

Nel porto di Monopoli, il servizio era stato affidato in concessione, per un periodo di diciotto mesi, a seguito di un avviso di manifestazione di interesse riscontrato da 6 società; il servizio stesso è espletato temporaneamente da alcune ditte iscritte nei registri ex art. 68 Cod. Nav.

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

nonché all'Albo gestori ambientali, in conseguenza alla rinuncia all'affidamento da parte del soggetto prescelto.

In quello di Brindisi, il servizio predetto, nelle more del perfezionamento della nuova aggiudicazione con gara, è svolto (temporaneamente e fino al febbraio 2022) dal gestore uscente, che si è avvalso della facoltà di proroga prevista dalla precedente convenzione.

Con riguardo all'evoluzione della descritta situazione, la Sezione, rammentando che il settore va conformato alle regole dei contratti pubblici, formula riserva di approfondimenti mirati nel prossimo referto.

Va altresì rilevato che presso il porto di Bari il "servizio di assistenza al rifornimento di acqua potabile delle navi ormeggiate nel porto" è stato assentito, nel corso del 2012, sostanzialmente mediante affidamento diretto, in attesa, come riferisce l'Autorità, delle determinazioni della Regione e dell'Autorità idrica pugliese (ex circolare Mit n. 10251 del 17 aprile 2018). Pure in questo caso, anche in ragione della vetustà dell'affidamento, si fa riserva di procedere ad ulteriori approfondimenti.

Quanto agli altri servizi offerti all'utenza portuale, gli elementi informativi raccolti in istruttoria ne evidenziano la presenza unicamente nei porti di Bari e di Brindisi, secondo quanto riportato nella tabella che segue. Si tratta di servizi in concessione dei quali non è stata specificata la modalità di affidamento e che, secondo quanto asserito dall'Ente, non comportano esborsi diretti per corrispettivi a carico del bilancio.

Tabella 4 – Altri servizi di interesse generale – porti di Bari e Brindisi

PORTO DI BARI

TIPOLOGIA SERVIZIO	MODALITA' AFFIDAMENTO	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	SCADENZA
"Gestione delle stazioni marittime "San Vito" e "Terminal Crociere" del porto di Bari e dei servizi di supporto ai passeggeri"	Gara europea. Servizio in Concessione aggiudicato con Delibera n. 168/2015. Procedura confermata con Delibera del Comitato portuale n. 6 del 29/9/2016	L'Amministrazione ha dichiarato che trattandosi di concessione di servizio non sono previsti oneri a carico della stazione appaltante che, invece, percepisce dal concessionario un canone annuale	30 aprile 2022 inclusa proroga contrattuale

PORTO DI BRINDISI

TIPOLOGIA SERVIZIO	MODALITA' AFFIDAMENTO	IMPORTO AGGIUDICAZIONE	SCADENZA
Servizio di rifornimento idrico alle navi	Procedura di gara negoziata aggiudicata con D.P. n. 223 del 11.06.2020	Trattandosi di concessione di servizio non sono previsti oneri a carico della stazione appaltante che, invece, percepisce dal concessionario un canone annuale	21 giugno 2022 (con possibilità di estensione di ulteriori 6 mesi)
Servizio di vigilanza degli ambiti portuali	Procedura aperta di affidamento del servizio per tutti i 5 porti del sistema	€ 48.016.541,00 (per tutti i 5 porti e per la durata di anni 8)	Dal 2020 al 2028
Servizio Info point	Convenzione con la Pro Loco di Brindisi	Non sono previsti oneri trattandosi di servizio che la Pro Loco ha offerto gratuitamente limitatamente ai soli 4 approdi di navi del 2021	Solo stagione estiva 2021
Servizio di assistenza ai passeggeri e instradamento veicoli	Affidamento diretto a seguito di procedura negoziata tramite portale telematico "Tuttogare" andata tuttavia deserta	€ 62.616,00	31 gennaio 2022

Fonte: dati forniti dall'Ente.

Circa l'attività negoziale per l' approvvigionamento di beni servizi strumentali, si riportano i prospetti relativi agli esercizi considerati.

2019

	NUMERO PROCEDURE	%	IMPORTO PROCEDURE	%
TOTALE	**116**	**100,00**	**3.982.104**	**100,00**
di cui CONSIP (ex art. 1, comma 449, secondo periodo, l.296 del 2006)	-	-	-	-
di cui MEPA (ex art. 1, comma 450, secondo periodo, l.296 del 2006)	29	25,00	724.235	18,19
di cui CONSIP/MEPA/SDAPA(ex art. 1, comma 7 , del d.l.95 del 2012 conv. in l.135 del 2012; d.m.Mef 22-12-2015)	8	6,89	251.689	6,32
di cui CONSIP/sogg. aggr. (ex art. 1, comma 512, della l. 208 del 2015)	17	14,66	398.108	10,00
di cui extra CONSIP/MEPA	62	53,45	2.608.072	65,49

2020

	NUMERO PROCEDURE	%	IMPORTO PROCEDURE	%
TOTALE	**135**	**100,00**	**5.796.575**	**100,00**
di cui CONSIP (ex art. 1, comma 449, secondo periodo, l.296 del 2006)	-	-	-	-
di cui MEPA (ex art. 1, comma 450, secondo periodo, l.296 del 2006)	32	23,71	207.965	3,59
di cui CONSIP/MEPA/SDAPA(ex art. 1, comma 7 , del d.l.95 del 2012 conv. in l.135 del 2012; d.m.Mef 22-12-2015)	16	11,85	2.695.000	46,49
di cui CONSIP/sogg. aggr. (ex art. 1, comma 512, della l. 208 del 2015)	3	2,22	284.841	4,91
di cui extra CONSIP/MEPA	84	62,22	2.608.770	45,01

Fonte: Dati forniti dall'Ente

L'Ente ha dichiarato in istruttoria che gli acquisti in autonomia sono stati effettuati nel rispetto delle vigenti normative.

5.3 Manutenzione ordinaria e straordinaria e opere di grande infrastrutturazione

Nel periodo in esame l'AdSP ha sostenuto interventi di manutenzione straordinariacome indicati nella relazione annuale sull'attività dell'Ente.

Le spese impegnate per straordinaria manutenzione sono state pari ad euro 3.259.603 nel 2019 e pari ad euro 2.996.416 nel 2020.

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

Tabella 5 - Opere di grande infrastrutturazione

DESCRIZIONE SINTETICA	COSTO	FASE	FASE AVANZ.TO	FONTE DI FINANZIAMENTO
Porto di Bari - Movimentazione sedimenti all'interno del bacino portuale	2.500.000	Progetto definitivo	50%	I&R (Infrastrutture e Reti) PON 2014-2020
Porto di Bari - Lavori di realizzazione terminal passeggeri banchina 10	7.000.000	Progetto fatt.tà tec. ec	100%	Fondi Regione Puglia
Porto di Bari - Lavori di riqualificazione banchine e fondali delle darsene destinate a traghetti, ro-ro, autostrade del mare e cargo	55.000.000	Progetto fatt.tà tec. ec	50%	Opera non ancora finanziata
Porto di Bari - Realizzazione di edifici da destinare ad attività terziarie/direzionali e a depositi portuali nell'ambito dell'intervento di riqualificazione del Molo Pizzoli	31.500.000	Progetto fatt.tà tec. ec	90%	Opera non ancora finanziata
Porto di Bari - Ristrutturazione ed ampliamento Terminal Traghetti e Crociere	10.000.000	Progetto esecutivo	100%	Candidata PON 2014-2020
Porto di Bari - Impianto di videosorveglianza per il monitoraggio e la gestione della viabilità intraportuale e delle aree soggette a controlli di *security*	3.000.000	Progetto fatt.tà tec. ec	50%	Opera non ancora finanziata

Porto di Brindisi - Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa Morena Est	39.325.000	Progetto definitivo acquisizione autorizzazioni	50%	I&R (Infrastrutture e Reti) PON 2014-2020
Porto di Brindisi - Realizzazione della vasca idrica di accumulo a costa morena Est	500.000	Progettazione definitiva	60%	Fondi di Bilancio
Porto di Brindisi - Riqualificazione *terminal* costa Morena -ristrutturazione e ampliamento *terminal* passeggeri	12.147.000	In esecuzione	20%	Rientro fondi Interreg Grecia-Italia 2000-2006 Appalto avviato nel 2013, ripreso nel 2016
Porto di Brindisi - Completamento delle infrastrutture di *security*	10.740.000	Collaudo	100%	5.740.000Rientro fondi Interreg Grecia-Italia 2000-2006 euro 5.000.000 Decreto MIT 24 Febbraio 2004
Porto di Brindisi - Realizzazione della piattaforma intermodale e della rete ferroviaria tra le banchine di costa Morena est	4.550.000	In esecuzione	98%	euro 3.810.000 Delibera CIPE 35 del 2005 ed euro 750.000 PO FESR 2007-2013
Porto di Brindisi - Completamento sporgente di costa Morena est -realizzazione pavimentazione	21.800.000	Collaudo	100%	euro 20.000.000 Pon 2007-2013 e euro 1.800.000 Fondi di bilancio
Porto di Brindisi - Realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento pontile Enichem.	25.000.000	Progetto preliminare	100%	Opera ammessa a finanziamento PON 2014-2020

Porto di Brindisi - Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa morena est. 2 stralcio	19.398.000	Progetto definitivo	100%	Opera non ancora finanziata
Porto di Brindisi - Realizzazione del Molo di Sottoflutto, mediante scogliera soffolta, tra le isole Pedagne del Porto di Brindisi	3.000.000	Progetto fatt.tà tec. ec	100%	Fondi di bilancio della Stazione Appaltante
Porto di Brindisi - Potenziamento degli ormeggi navi RO - RO Costa Morena Ovest: realizzazione di un pontile con briccole	9.300.000	Progetto definitivo	100%	Candidata PON 2014-2020
Porto di Brindisi - Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro-ro di s. Apollinare (in 2 stralci).	35.500.000	Progetto esecutivo	100%	Opera non ancora finanziata Candidata PON 2014-2020
Porto di Brindisi - Realizzazione della piattaforma intermodale e della rete ferroviaria tra le banchine di costa morena est	4.560.000	In fase di collaudo	100%	Euro 3.810.000 Delibera CIPE 35/2005, euro 750.000 PO FESR 2007/2013
Porto di Barletta - Prolungamento di entrambi i moli foranei secondo le previsioni del P.R.P. vigente	20.000.000	Progetto fatt.tà tec. ec	50%	Opera non ancora finanziata
Porto di Barletta - Lavori di costruzione ATTIBILITA' Stazione Marittima Passeggeri e aree di sosta attrezzate	5.000.000	Progetto fatt.tà tec. ec	50%	Opera non ancora finanziata
Porto di Monopoli - Lavori di escavo finalizzati all'approfondimento dei fondali sino alle quote previste dal PRP vigente	5.000.000	Progetto fatt.tà tec. ec	50%	Candidata PON 2014-2020

Porto di Monopoli - Lavori di costruzione Stazione Marittima Passeggeri e aree di sosta attrezzate	2.380.000	Progetto fatt.tà tec. ec	50%	Opera non ancora finanziata
Porti di Barletta e Monopoli - Realizzazione impianto di videosorveglianza, antintrusione e monitoraggio delle aree soggette a controlli di security previa realizzazione dell'infrastruttura tecnologica per il trasferimento dei dati	2.000.000	Progetto fatt.tà tec. ec	50%	Opera non ancora finanziata
Porto di Manfredonia - Lavori di manutenzione dei fondali nel porto commerciale per il ripristino delle quote preesistenti	5.200.000	Progetto fatt.tà tec. ec	50%	Candidata PON 2014-2020

5.4 Operazioni e servizi svolti nell'ambito portuale

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

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

Con deliberazione n. 14 del 17 ottobre 2018 il Comitato di gestione ha approvato il "Piano dell'Organico delle imprese operanti nei porti gestiti dalla AdSP MAM *ex* artt. 16, 17 e 18 legge n. 84 del 1994".

Al fine di uniformare le procedure , con ordinanza n. 16 del 27 dicembre 2019, l'AdSP ha approvato e reso esecutivo il "Regolamento per il rilascio delle autorizzazioni ex art 16 legge 84 del 1994, per l'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali nei porti ricadenti nella giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale", adottato anche in attuazione delle disposizioni di cui al d.m. n. 585 del 31 marzo 1995 e al d. m. n. 132 del 6 febbraio 2001.

Nel 2019, le autorizzazioni a svolgere operazioni portuali sono state nove per il porto di Bari, due per il porto di Barletta, tre per il porto di Monopoli, tre per il porto di Manfredonia e quattordici per il porto di Brindisi.

Per i servizi portuali sono state autorizzate cinque imprese nel porto di Bari, cinque per il porto di Brindisi, due nel porto di Barletta, tre nel porto di Monopoli, due nel porto di Manfredonia. Nei porti di Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli non vi sono soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art.18, mentre nel porto di Brindisi ve ne sono tre.

Nel 2019 sono state effettuate le ricognizioni in ordine alla realizzazione dei programmi operativi da parte delle imprese autorizzate per periodi superiori ad un anno, nel 2020 l'Ente riferisce che per tali atti autorizzativi, pur usufruendo della proroga dettata dalla normativa emergenziale, è stato comunque avviato l'iter istruttorio inteso a verificare il mantenimento dei requisiti previsti al comma 6 dall'art. 16 della legge n. 84 del 1994. Detta attività è stata posta in essere, scontando il parere favorevole delle Commissioni consultive locali e successivamente del Comitato di gestione.

Per quanto concerne le società autorizzate a fornire lavoro temporaneo portuale ex art. 17 comma 2 della legge n. 84 del 1994, operanti nel sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale nel 2019 sono state autorizzate 4 imprese, una per ciascun porto eccetto quello di Monopoli. Le stesse sono state prorogate fino al 31 dicembre 2022.

In merito all'applicazione dell'art. 199, comma 1, lett. b), del decreto legge n. 34 del 2020, l'Ente ha erogato i contributi ivi contemplati, acquisite le autodichiarazioni rese dalle società autorizzate a fornire lavoro temporaneo portuale ex art. 17 della legge 84/94, operanti nel sistema portuale del Mare Adriatico meridionale concernenti le eventuali riduzione degli avviamenti al lavoro rispetto all'anno precedente. Relativamente al periodo febbraio – dicembre 2020 sono stati erogati complessivamete euro 145.350 con esclusione del porto di Monopoli in considerazione dell'assenza, in quel porto, del soggetto autorizzato alla fornitura del lavoro temporaneo ex art. 17 della legge n. 84 del 1994 e ss.mm.ii.

Si segnala inoltre che con determina n. 309 del 30 luglio 2019 è stato affidato alla Fondazione scuola di logistica portuale un piano di formazione delle imprese portuali e di quelle che forniscono lavoro temporaneo ex art. 17 della legge 84 del 1994.

5.5 Gestione del demanio marittimo e portuale

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

Con ordinanza n. 3 del 14 marzo 2018 l'AdSP ha emanato il nuovo Regolamento per la disciplina delle attività ex art. 68 cod. nav.[5] valido per tutti i porti del Sistema portuale di competenza. L'iter per l'adozione si è potuto concludere dopo l'acquisizione del parere dell'Organismo di paternariato della risorsa Mare.

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

Nello specifico l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale ha emanato dapprima l'Ordinanza del Presidente n. 4 del 18 marzo 2020, relativa al differimento della corresponsione dei canoni a novembre 2020 e, successivamente, l'ordinanza del Presidente n. 25 del 5 novembre 2020, relativa all'applicazione di riduzioni del canone proporzionali alle perdite di fatturato riscontrate dai concessionari.

Nell'ambito del porto di Bari, con riferimento all'anno 2019, sono state rilasciate 18 concessioni mediante licenza, 2 licenze suppletive, 48 licenze di rinnovo, 2 licenze di subingresso, 1 autorizzazione ex art.24, 1 affidamento a terzi e 3 autorizzazioni temporanee. Inoltre sono state, altresì, rilasciate n. 54 autorizzazioni in favore di imprese portuali per il deposito temporaneo di merci in banchina. Con riferimento all'anno 2020 sono state rilasciate 3 nuove concessioni mediante licenza, 3 licenze suppletive, 35 licenze di rinnovo, 5 licenze di subingresso e 2 autorizzazioni temporanee. Le autorizzazioni in favore di imprese portuali per il deposito temporaneo di merci in banchina sono state 54.

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

Nell'ambito del porto di Brindisi nel corso del 2019 sono stati rilasciati 23 titoli, mentre le autorizzazioni, relative a occupazioni del demanio marittimo per breve durata compresa entro i trenta giorni, sono state 47.

Nel corso del 2020 sono stati rilasciati 24 titoli, mentre le autorizzazioni, relative a occupazioni del demanio marittimo per breve durata compresa entro i trenta giorni, sono state 25.

Nell'ambito del porto di Monopoli nel 2019 sono stati rilasciati 17 titoli, mentre le autorizzazioni, relative a occupazioni del demanio marittimo per breve durata compresa entro i trenta giorni, sono state 23.

Nel 2020 sono stati rilasciati 4 titoli, mentre le autorizzazioni, relative a occupazioni del demanio marittimo per breve durata compresa entro i trenta giorni, sono state 11.

Nell'ambito del porto di Barletta nel 2019 sono stati rilasciati 2 atti formali e 17 licenze di rinnovo.

Nel 2020 sono state rilasciate 1 nuova concessione mediante licenza, 17 licenze di rinnovo, 1 autorizzazione ex art. 24 e 1 occupazione in favore di imprese portuali. E' stata altresì rilasciata n. 1 autorizzazione in favore di Imprese portuali per il deposito temporaneo di merci in banchina.

Nell'ambito del porto di Manfredonia, con riferimento all'anno 2019, sono state rilasciate 26 licenze di rinnovo, 2 licenze suppletive, 5 licenza di subingresso, 2 autorizzazioni 3 decreti di decadenza 2 revoche e 1 ingiunzione di sgombero.

Con riferimento all'anno 2020, sono state rilasciate 3 nuove concessioni mediante licenza, 1 concessione mediante atto formale, 9 licenze in regolarizzazione amministrativa, 11 licenze di rinnovo, 7 licenze suppletive, 4 licenze di subingresso, 1 licenza provvisoria, 2 autorizzazioni ex art. 45 bis c.n., 2 autorizzazioni ex art. 24 c.n. E'stata altresì rilasciata n. 1 autorizzazione in favore di Imprese portuali per il deposito temporaneo di merci in banchina.

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

Tabella 6 - Canoni, accertamenti, riscossioni e incidenza sulle entrate correnti

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

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

I canoni concessori accertati nel 2019 sono pari ad euro 7.044.409 (euro 6.526.650 nel 2018) e la percentuale di incidenza di questi sulle entrate correnti è pari al 29,45 per cento, in aumento rispetto al precedente esercizio (28,64 per cento); i canoni riscossi assommano ad euro 6.251.862 e la percentuale di incidenza dei canoni riscossi su quelli accertati è dell'88,75 per cento (94,53 per cento nel precedente esercizio).

I canoni concessori accertati nel 2020 sono pari ad euro 7.280.569 e la percentuale di incidenza di questi sulle entrate correnti è pari al 36,95 per cento, in aumento rispetto al precedente esercizio; i canoni riscossi assommano ad euro 6.533.421 e la percentuale di incidenza dei canoni riscossi su quelli accertati è dell'89,74 per cento.

5.6 Traffico portuale

Segue la tabella relativa ai dati del traffico portuale nel 2019 e nel 2020 posti a raffronto con i dati del 2018.

Tabella 7- Traffico merci e passeggeri

Descrizione	2018					
	Bari	**Brindisi**	**Manfredonia**	**Barletta**	**Monopoli**	**AdSP MAM**
Merci solide movimentate (in tonn.)	1.456.186	3.233.932	302.883	496.688	190.267	5.679.956
Merci liquide movimentate (in tonn.)	0	2.330.278	117.475	346.629	175.301	2.969.683
Merci varie in colli	4.032.899	2.384.786	19.292	33.108	20.130	6.490.215
Totale merci movimentate (in tonn.)	**5.489.085**	**7.948.996**	**439.650**	**876.425**	**385.698**	**15.139.854**
Contenitori movimentati (T.E.U.)	68.262	12	13	0	0	68.287
Passeggeri imbarcati e sbarcati (numero)	1.753.075	636.997	285	0	954	2.391.311

Fonte: Relazione annuale AdSP MAM.

(segue)

Descrizione	2019					
	Bari	**Brindisi**	**Manfredonia**	**Barletta**	**Monopoli**	**AdSP MAM**
Merci solide movimentate (in tonn.)	1.965.124	3.009.984	410.223	462.808	200.754	6.048.893
Merci liquide movimentate (in tonn.)	1.146	2.165.794	135.348	324.516	315.639	2.942.443
Merci varie in colli	4.133.575	2.367.537	23.058	17.283	1.449	6.542.902
Totale merci movimentate (in tonn.)	**6.099.845**	**7.543.315**	**568.629**	**804.607**	**517.842**	**15.534.238**
Contenitori movimentati (T.E.U.)	82.627	105	10	0	0	82.742
Passeggeri imbarcati e sbarcati (numero)	1.871.774	606.555	388	0	2.124	2.480.841

Relazione annuale AdSP MAM 2019

(segue)

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

Relazione annuale AdSP MAM 2020

Il totale delle merci movimentate è stato pari a tonnellate 15.534.238 nel 2019, registrando così un incremento del 2,6 per cento (nel precedente esercizio erano state 15.139.854 tonnellate) e tonnellate 14.145.742 nel 2020. L'impatto negativo sui traffici derivante dall'emergenza sanitaria nel 2020 è risultato relativamente contenuto (8,94 per cento) anche considerato l' incremento del traffico complessivo merci del 2019.

In particolare, circa il porto di Bari, le merci solide movimentate sono in aumento in entrambi gli esercizi e sono pari a 1.965.124 tonnellate nel 2019 (erano 1.456.186 tonnellate nel 2018) e a 2.118.676 tonnellate nel 2020, mentre le merci varie in colli aumentano nel 2019 e sono pari a 4.133.575 tonnellate (erano 4.032.899 nel 2018) per attestarsi a 3.542.822 tonnellate nel 2020. Nel porto di Brindisi, che assieme a quello di Bari registra la movimentazione di merci più elevata, si rileva la diminuzione in entrambi gli esercizi delle merci solide che sono pari a 3.009.984 tonnellate nel 2019 (erano 3.233.932 nel 2018) e a 2.388.842 tonnellate nel 2020 e la diminuzione nel 2019 delle merci varie in colli (2.367.537 tonnellate, erano 2.384.786 nel 2018) che nel 2020 si decrementano ancora portandosi a 2.202.490 tonnellate.

Il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati è stato pari nel 2019 a 2.480.841 (2.391.311 nel 2018), mentre nel 2020 tale numero è sceso a 633.274, per effetto in particolare del sostanziale azzeramento delle attività crocieristiche a causa della pandemia.

6. LE PARTECIPAZIONI SOCIETARIE

Con determina presidenziale in data 27 settembre 2017, pervenuta a questa Sezione con nota n. 19450 del 30 novembre 2017, l'AdSP, ha provveduto, ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. 19 agosto 2016 n. 175, modificato dal d.lgs. 16 giugno 2017 n. 100, recante il "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica", alla ricognizione delle partecipazioni possedute.

Al momento della sua istituzione, l'AdSP deteneva le seguenti società:

- "Porti Levante *Security*" (PLS): società a responsabilità limitata unipersonale, avente per oggetto lo svolgimento per conto del socio unico dei servizi di sicurezza inerenti all'attuazione delle norme di *security.* Trattasi di partecipazione diretta detenuta nella misura del 100 per cento;
- "Interporto regionale della Puglia", con oggetto consistente nella promozione, progettazione, realizzazione e gestione di un interporto. La percentuale di partecipazione è dello 0,22 per cento.

Nella relazione sulle partecipazioni detenute, l'Ente prevedeva di cedere, unitamente al servizio, la società Porti Levante e di mantenere la Interporto Regionale della Puglia S.p.A.

In seguito, con delibera n. 6 del 17 aprile 2018, l'Ente ha disposto anche la cessione delle azioni, pari a 17.600, della predetta Società (euro 34.036). Entrambe le partecipazioni risultano dismesse nel corso dell'anno 2019.

Nello specifico, nel mese di dicembre 2018 è stata bandita la gara europea a procedura aperta telematica, per la cessione delle quote della società partecipata "Porti Levante Security s.r.l.u. " e l'affidamento delle attività di *Maritìme Security* e dei servizi fiduciari nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli).

A seguito di tale gara, con atto notarile del 2 ottobre 2019, l'Ente ha ultimato la cessione totale delle quote detenute della Società Porti Levante Srl, dandone comunicazione al MIT.

L'alienazione della partecipazione della società Interporto di Puglia è stata a sua volta portata a conclusione il 15 maggio 2019.

Quanto sopra trova riscontro nelle comunicazioni relative agli esiti della razionalizzazione periodica obbligatoria contemplata nel decreto legislativo n. 175 del 2016 (TUSP).[6]

Con successiva determina presidenziale n. 525 del 16 dicembre 2019 di aggiornamento della ricognizione, l'Ente ha dichiarato di non possedere alcuna partecipazione alla data del 31 dicembre 2019.

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

7. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE

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

Al rendiconto è allegata la relazione del Collegio dei revisori dei conti, con il parere di competenza in merito all'approvazione del rendiconto generale dell'esercizio, espresso in data ……. Sono stati, inoltre, allegati il prospetto riepilogativo delle spese per missioni e programmi di cui al d.p.c.m. del 12 dicembre 2012 ed il prospetto di cui all'art. 9 del d.p.c.m. 22 settembre 2014; nella relazione sulla gestione, parte integrante del consuntivo, è stato fornito (ai sensi dell'art. 41, comma 1, del d.l. n. 66 del 24 aprile 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89) l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti e delle transazioni commerciali che evidenzia un anticipo medio nei pagamenti di 12,82 giorni nel 2019 e 13,86 giorni nel 2020.

Il prospetto del bilancio gestionale per ciascun esercizio è stato rielaborato corredando i conti utilizzati con le voci del piano dei conti integrato di cui al d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132, in ciò ottemperando, per il 2019, a quanto osservato dai Ministeri vigilanti in sede di approvazione del rendiconto.

L'Ente nel rispetto delle vigenti norme di contenimento della spesa pubblica ha versato al bilancio dello Stato la somma di euro 238.923 nel 2019 ed euro 444.636 nel 2020.

Il rendiconto per l'esercizio 2019, approvato dal Comitato di gestione con delibera n.3 del 25 giugno 2020, è stato approvato dal Mef con nota n.17421 del 28 agosto 2020 e dal Mit con nota n.21249 del 25 agosto 2020.

Il rendiconto per l'esercizio 2020, approvato dal Comitato di gestione con delibera n.5 del 29 aprile 2021, è stato approvato dal Mef con nota n.184046 del 23 giugno 2021 e dal Mims con nota n.19254 del 1° luglio 2021.

7.1 Dati significativi della gestione

Si antepone, all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, una tabella che espone i saldi contabili più significativi, emergenti dai conti consuntivi esaminati. Per maggior chiarezza tali dati vengono posti a raffronto con l'esercizio precedente al biennio in esame.

Nel 2019 il risultato finanziario (euro 9.938.393) è di segno positivo , sia pur in flessione rispetto all'esercizio precedente, mentre nel 2020 tale risultato è di segno negativo (euro -1.518.825). Su quest'ultimo incide in modo determinante l'andamento della gestione in conto capitale (da euro 7.392.673 del 2019 ad euro -1.658.334 del 2020) e la consistente riduzione di quello positivo di parte corrente (da euro 2.545.720 del 2019 ad euro 139.509 del 2020). L'avanzo di amministrazione risulta essere di euro 48.066.733 nel 2019 ed euro 63.397.475 nel 2020 e il risultato economico, positivo nel 2019, euro 2.864.226, flette nel 2020 portandosi ad euro -1.573.216.

La consistenza del patrimonio netto è di euro 78.907.118 nel 2019 e di euro 77.333.902 nel 2020 (euro 76.042.893 nel 2018).

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

Nella tabella che segue sono riportati in forma sintetica i risultati dei rendiconti finanziari del 2019 e del 2020, posti a raffronto con quelli del 2018.

Tabella 8 - Rendiconto finanziario – forma sintetica

	2018	2019	2020
ENTRATE			
- Correnti	22.786.038	23.920.160	19.701.325
- In conto capitale	16.875.389	18.900.269	15.343.138
- Per partite di giro	3.333.062	3.574.232	3.883.380
Totale entrate	**42.994.489**	**46.394.661**	**38.927.843**
SPESE			
- Correnti	19.743.265	21.374.440	19.561.816
- In conto capitale	6.573.265	11.507.596	17.001.472
- Per partite di giro	3.333.063	3.574.232	3.883.380
Totale spese	**29.649.593**	**36.456.268**	**40.446.668**

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

Il totale delle entrate in aumento nel 2019, diminuisce nel 2020; medesimo andamento si registra sia per le entrate correnti, sia per quelle in conto capitale.

Le spese totali aumentano in entrambi gli esercizi. Nel 2019, le spese correnti, in aumento rispetto al 2018, nel successivo esercizio si presentano in contrazione; sono complessivamente di importo inferiore rispetto alle entrate correnti, registrandosi pertanto, come emerge dalla tabella relativa ai principali saldi contabili della gestione, un saldo positivo di parte corrente di euro 2.545.720 nel 2019 e di euro 139.509 nel 2020.

Nel 2019 aumentano sia le entrate in conto capitale, sia le spese facendo registrare un saldo di parte in conto capitale di euro 7.392.673. Nel 2020, la contrazione delle entrate in conto capitale e l'aumento delle corrispettive spese, fanno emergere un saldo negativo della posta (euro -1.658.334.).

Le partite di giro si attestano ad euro 3.574.232 nel 2019 e ad euro 3.883.380 nel 2020.

La tabella che segue espone nel dettaglio le risultanze finanziarie.

Tabella 9 - Rendiconto finanziario – Parte entrate

Rendiconto finanziario	2018	2019	2020	Δ % 2020/ 2019
ENTRATE CORRENTI				
Trasferimenti da parte dello stato	-	-	-	
Trasferimenti da parte della Regione Puglia		55.900	0	-100
Entrate tributarie	9.794.336	9.770.712	9.337.151	-4,44
Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi	5.957.078	6.137.104	2.637.050	-57,03
Redditi e proventi patrimoniali	6.528.139	7.075.290	7.280.919	2,91
Poste correttive e compensative di uscite correnti	83.368	137.725	184.732	34,13
Entrate non classificabili in altre voci	423.117	743.429	261.473	-64,83
TOTALE	**22.786.038**	**23.920.160**	**19.701.325**	-17,64
ENTRATE IN CONTO CAPITALE				
Alienazione di immobilizzazioni tecniche		40	15.350	38.275,0
-Cessione di immobilizzazioni tecniche				
Realizzo di valori mobiliari		94.086		-100,00
Riscossione di crediti	91.701	336.715		-100,00
-Riscossione di altri crediti	16.717.584			
-Ritiro di depositi a cauzione presso terzi				
Trasferimenti dello Stato				
-Finanziamento dello Stato per esecuzione di opere di grande infr.		0	232.000	
-Contributo dello Stato per esecuzione opere				
-Contributo dello Stato per straord. Manutenzione		16.995.548	14.932.303	-12,14
-Trasferimenti dello Stato per la realizzazione di progetti comunitari			21.786	
Trasferimenti della Regione		2.661		-100,00
-Contributo della Regione Puglia				
Trasferimenti da altri Enti	9.054	1.279.922	93.507	-92,69
Assunzione di altri debiti finanziari	57.050	39.237	48.192	22,82
-Depositi di terzi a cauzione		152.060		-100,00
TOTALE	**16.875.389**	**18.900.269**	**15.343.138**	-18,82
PARTITE DI GIRO				
Entrate aventi natura di partite di giro	3.333.062	3.574.232	3.883.380	8,65
TOTALE	**3.333.062**	**3.574.232**	**3.883.380**	8,65
TOTALE ENTRATE	**42.994.489**	**46.394.661**	**38.927.843**	-16,09

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

Tabella 10 - Rendiconto finanziario – Parte uscite

Rendiconto finanziario	2018	2019	2020	Δ % 2020/ 2019
USCITE CORRENTI				
Uscite per gli organi dell'Ente	313.924	390.524	392.853	0,60
Oneri per il personale in attività di servizio	6.214.967	6.510.063	6.801.366	4,47
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	1.406.233	1.311.974	987.551	-24,73
Uscite per prestazioni istituzionali	10.149.055	11.495.266	9.827.163	-14,51
Trasferimenti passivi	489.286	788.267	633.600	-19,62
Oneri finanziari	27.942	5.292	34.311	548,36
Oneri tributari	467.575	464.707	493.833	6,27
Poste correttive e compensative di entrate correnti	8.531	7.075	25.803	264,71
Uscite non classificabili in altre voci	664.075	348.086	365.336	4,96
Uscite per oneri comuni	1.677	53.186	0	-100,00
Accantonamento al trattamento di fine rapporto	0	0	0	
TOTALE	**19.743.265**	**21.374.440**	**19.561.816**	-8,48
USCITE IN CONTO CAPITALE				
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari e investimenti	4.549.063	7.574.691	12.036.568	
-Lavori per escavazione fondali				
-Lavori per elevare la sicurezza nei porti				
-Acquisizione di immobili e opere portuali	1.264.680	3.259.603	8.023.735	146,16
-Lavori per straordinaria manutenzione		4.072.705	2.996.416	-26,43
-Azioni per lo sviluppo strategico del porto		242.383	1.016.417	319,34
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche		2.819.263	2.962.157	5,07
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari				
-Sottoscrizioni ed acquisti di partecipazioni azionarie				
-Partecipazione a progetti europei, naz.li e reg.li	617.733	1.010.262	1.752.385	73,46
Concessione di crediti ed anticipazioni	15.692	0	0	
Indennità di anzianità e similari dovute al personale cessato dal servizio	121.537	90.380	190.362	110,62
Estinzioni debiti diversi	4.560	13.000	60.000	361,54
TOTALE	**6.573.265**	**11.507.596**	**17.001.472**	47,74
PARTITE DI GIRO				
Uscite aventi natura di partita di giro	3.333.063	3.574.232	3.883.380	8,65
TOTALE	**3.333.063**	**3.574.232**	**3.883.380**	8,65
TOTALE USCITE	**29.649.593**	**36.456.268**	**40.446.668**	10,95
AVANZO / DISAVANZO FIN.	**13.344.896**	**9.938.393**	**-1.518.825**	-115,28

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

Le entrate correnti accertate (23.920.160 nel 2019 ed euro 19.701.235 nel 2020) sono costituite, in prevalenza:

- dalle entrate tributarie (euro 9.770.712 nel 2019 e 9.337.151 nel 2020);
- dai redditi e proventi patrimoniali (euro 7.075.290 nel 2019 ed euro 7.280.919 nel 2020);

- dalle entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi (euro 6.137.104 nel 2019 ed euro 2.637.050 nel 2020).

Le entrate per canoni demaniali costituiscono la componente maggiore delle entrate per redditi e proventi patrimoniali: esse, nel 2018, ammontavano ad euro 6.526.650, nel 2019 assommano ed euro 7.044.409 e nel 2020 continuano ad aumentare, portandosi ad euro 7.280.919 .

Le entrate per la vendita di beni e servizi che nel 2019 mostravano un aumento della posta dovuto al miglioramento del traffico passeggeri, nel 2020 subiscono una forte contrazione (-57 per cento) per l'azzeramento dell'attività crocieristica.

Le entrate in conto capitale accertate (nel 2019 euro 18.900.269 e nel 2020 euro 15.343.138) sono costituite per la maggior parte dall'assegnazione delle somme riguardanti quota parte del Fondo perequativo di cui all'art. 1, comma 983, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (euro 16.995.548 per il 2019 ed euro 14.932.303 per il 2020).

Con riferimento alle spese complessivamente impegnate (euro 36.456.268 nel 2019 ed euro 40.446.668 nel 2020), tra le uscite correnti le spese per prestazioni istituzionali (euro 11.495.266 nel 2019 ed euro 9.827.163 nel 2020) costituiscono la voce più rilevante in termini di incidenza sul totalee; in detto ambito, le spese per la *security* assommano ad euro 3.548.715 nel 2019 e ad euro 3.553.534 nel 2020.

Le uscite in conto capitale (euro 11.507.596 nel 2019 ed euro 17.001.472 nel 2020) si riferiscono per gli anni oggetto di referto principalmente a somme impegnate per acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari e investimenti (euro 7.574.691 nel 2019 ed euro 12.036.568 nel 2020), tra le quali figurano quelle relative all'acquisizione di immobili e opere portuali (euro 3.259.603 nel 2019 ed euro 8.023.735 nel 2020).

7.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui

Nella sottostante tabella vengono rappresentati i dati relativi alla situazione amministrativa per il biennio oggetto di referto.

Tabella 11 - Situazione amministrativa

	2018	2019	2020
Consistenza di cassa ad inizio esercizio	47.286.265	63.028.316	79.961.958
Riscossioni			
- in conto competenza	39.041.907	42.723.992	36.095.663
- in conto residui	4.577.890	4.952.049	9.194.445
Totale	43.619.797	47.676.041	45.290.108
Pagamenti			
- in conto competenza	20.249.777	23.058.589	21.876.370
- in conto residui	7.627.969	7.683.810	10.042.158
Totale	27.877.746	30.742.399	31.918.528
Consistenza di cassa a fine esercizio	63.028.316	79.961.958	93.333.538
Residui attivi			
- degli esercizi precedenti	45.556.279	30.398.766	23.274.403
- dell'esercizio	3.952.583	3.670.669	2.832.180
Totale	49.508.862	34.069.435	26.106.583
Residui passivi			
- degli esercizi precedenti	52.404.095	52.566.981	37.472.348
- dell'esercizio	9.399.816	13.397.679	18.570.298
Totale	61.803.911	65.964.660	56.042.646
Avanzo d'amministrazione	50.733.267	48.066.733	63.397.475

Fonte:AdSP

L'avanzo di amministrazione è pari nel 2019 ad euro 48.066.733 di cui 3.035.819 vincolati per il trattamento di fine rapporto del personale dipendente. Della restante parte, la quota di euro 33.089.495,18 è stata applicata alla realizzazione delle opere di cui al programma triennale approvato in occasione del bilancio di previsione 2020. La quota di euro 9.000.000 è stata applicata all'attuazione delle misure di mitigazione degli effetti negativi esplicati sulla portualità dalla pandemia da Covid-19. Nel 2020 il risultato di amministrazione si incrementa portando l'avanzo di amministrazione ad euro 63.397.475 di cui 3.257.336 vincolati per il trattamento di fine rapporto del personale dipendente. Della restante parte, la quota di euro 18.744.699,70 è stata applicata alla realizzazione delle opere di cui al programma triennale approvato in occasione del bilancio di previsione 2021; la somma di 3.000.000 è stata altresì vincolata, come nel precedente esercizio, a copertura di eventuali *deficit* derivanti dall'attuazione delle misure di mitigazione degli effetti negativi esplicati sulla portualità dalla pandemia da Covid-19.

La consistenza di cassa a fine esercizio è pari ad euro 79.961.958 nel 2019 ed euro 93.333.538 nel 2020.

I residui attivi alla fine dell'esercizio 2019 ammontano ad euro 34.069.435 di cui euro 3.670.669 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 30.398.766 dalla gestione dei residui degli anni precedenti; l'Ente ha provveduto alla cancellazione di residui attivi per complessivi euro 14.158.046.

I residui passivi alla fine del 2019 sono pari a euro 65.964.660 di cui euro 52.566.981 derivanti dalla gestione dei residui degli anni precedenti ed euro 13.397.679 derivanti dalla gestione di competenza. L'Ente ha provveduto all' eliminazione di residui passivi ritenuti non più dovuti per complessivi euro 1.553.119.

I residui attivi alla fine del 2020 ammontano ad euro 26.106.250, di cui euro 2.831.847 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 23.274.403 dalla gestione dei residui degli anni precedenti; l'Ente ha provveduto alla cancellazione di residui attivi per complessivi euro 1.600.587.

I residui passivi alla fine del 2020 sono pari a euro 56.042.646, di cui euro 37.472.348 derivanti dalla gestione dei residui degli anni precedenti ed euro 18.570.298 derivanti dalla gestione di competenza. L'Ente ha provveduto all' eliminazione di residui passivi ritenuti non più dovuti per complessivi euro 18.450.155.

Il Collegio dei revisori, nell'allegato 2 al verbale n.10 del 2020, ha esortato l'Ente a definire l'eventuale mantenimento tra i residui attivi dell'appostamento di euro 6.012.587 per la realizzazione della rete ferroviaria tra Costa Morena Est e la Piattaforma logistica, iscrizione in bilancio risalente all'anno 2007.

Sul punto, la Corte non può che ribadire l'esigenza dell'osservanza dei principi e delle regole contabili nella iscrizione di debiti e crediti in contabilità e nel riaccertamento delle ragioni del loro mantenimento nel tempo e/o della loro cancellazione, invitando il Collegio dei revisori a proseguire ed implementare il monitoraggio della regolarità della gestione in conto residui.

In particolare, per ciò che attiene ai residui attivi, la Corte invita l'Ente ad adottare criteri ispirati alla massima accuratezza e prudenza nel mantenimento in bilancio, anche al fine di pervenire ad una rappresentazione certa e veritiera dell'avanzo di amministrazione; per la componente passiva invita a verificare con puntualità che non si tratti di spese finanziate con entrate vincolate già accertate e/o incassate.

Tabella 12 - Situazione Residui

	Residui al 31/12/2018	Residui al 31/12/2019	Residui al 31/12/2020
ATTIVI	49.508.862	34.069.435	26.106.583
PASSIVI	61.803.911	65.964.660	56.042.646

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

7.4 Il conto economico

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

Tabella 13 - Conto economico

	2018	2019	2020	Δ%2020/ 2019
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	22.795.296	24.170.445	20.078.031	-16,9
Altri ric. e prov. con separata. indicazione dei contributi di comp.	38.993	94.899	53.156	-44,0
TOTALE A)	**22.834.289**	**24.265.344**	**20.131.187**	-17,0
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	23.054	20.013	18.337	-8,4
Per servizi	12.022.544	12.908.956	12.297.666	-4,7
Per godimento beni di terzi	2.978	15.565	1.696	-89,1
Per il personale	6.570.648	6.865.963	7.218.146	5,1
Ammortamenti e svalutazioni	741.25	1.122.777	875.792	-22,0
Oneri diversi di gestione	0	0	0	
TOTALE B)	**19.360.474**	**20.933.274**	**20.411.637**	-2,5
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	**3.473.815**	**3.332.070**	**-280.450**	-108,4
C)PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
Altri proventi finanziari	3.905	16.755	33.144	97,8
Interessi ed altri oneri finanziari	27.942	5.292	5.439	2,8
TOTALE C)	**0**	**11.463**	**27.705**	141,7
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE				
TOTALE D)	**0**	**0**	**0**	0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
Proventi	0	24.561	15.350	-37,5
Oneri straordinari	379.542	161.658	242.148	49,8
Sopravv. attive ed insussist. del passivo deriv. dalla gest.residui	486.199	674.875	15.169	-97,8
Sopravv. passive ed insussist. dell'attivo deriv. dalla gest.residui	368.958	576.048	636.446	10,5
TOTALE E)	**-262,301**	**-38.270**	**-848.075**	-2116,0
RIS. ECONOM. PRIMA DELLE IMPOSTE A-B+/-C+/-D+/-E	**3.187.477**	**3.305.263**	**-1.100.820**	-133,3
F) Imposte dell'esercizio	443.187	441.037	472.396	7,1
AVANZO/DISAVANZO ECONOMICO	**2.744.290**	**2.864.226**	**-1.573.216**	-154,9

Fonte: Bilancio AdSP

Il conto economico registra nel 2019 un avanzo pari a 2.864.226 euro; l'aumento rispetto al dato del 2018 (euro 2.744.290) è dovuto principalmente al saldo della gestione caratteristica.I ricavi, riferiti ai proventi e corrispettivi per la produzione di prestazioni e servizi, aumentano rispetto

al dato omologo del precedente esercizio (22.834.289 euro nel 2018 e 24.265.344 euro nel 2019). La gestione straordinaria, sebbene resti di segno negativo, chiude con un saldo migliore rispetto al precedente esercizio (-38.270).

Nel 2020 il conto economico chiude con un disavanzo di euro -1.573.216, per il forte peggioramento dei saldi della gestione caratteristica - nel cui ambito il valore della produzione passa da euro 24.265.344 a euro 20.131.187, a fronte di una molto contenuta riduzione dei costi (da euro 20.933.274 ad euro 20.411.637) - e della gestione straordinaria, il cui risultato negativo è pari ad euro 848.075.

I costi della produzione risultano superiori, in entrambi gli esercizi, rispetto ad dato del 2018 (euro 19.360.474 nel 2018, euro 20.933.274 nel 2019 ed euro 20.411.637 nel 2020) Tra questi il costo del personale e quello per servizi incidono maggiormente sul totale dei costi.

Dalle relazioni del Collegio dei revisori emerge che nel corso del 2020 l'Ente ha appostato tra i costi della produzione, somme a titolo di accantonamento, per "svalutazione crediti dell'attivo circolante e delle disponibilità liquide" pari ad euro 28.061 a fronte di euro 416.352 svalutati nel 2019.

7.5 Lo stato patrimoniale

Nella tabella che segue sono esposti i dati relativi allo stato patrimoniale dell'AdSP per il biennio 2019-2020 posti a raffronto con quelli del 2018.

Tabella 14 - Stato patrimoniale

ATTIVITA'	2018	2019	2020	Δ %2020/ 2019
A) Immobilizzazioni				
- Immobilizzazioni immateriali	44.471.212	45.872.315	47.145.748	2,78
- Immobilizzazioni materiali	251.233.785	251.474.836	179.279.095	-28,71
- Immobilizzazioni finanziarie	1.198.917	1.125.411	1.062.302	-5,61
TOTALE	296.903.914	298.472.562	227.487.145	-23,78
B) Attivo circolante				
- Crediti (residui attivi)	34.675.359	28.587.871	21.114.331	-26,14
- Disponibilità liquide	63.028.316	79.961.958	93.333.538	16,72
TOTALE	97.703.675	108.549.829	114.447.869	5,43
C) Ratei e risconti				
- Risconti attivi	6.579	3.270	1.596	-51,19
TOTALE	6.579	3.270	1.596	-51,19
TOTALE ATTIVITA'	**394.614.168**	**407.025.661**	**341.936.610**	-15,99
PASSIVITA'				
A) Patrimonio netto				
- Fondo di dotazione	653.815	653.815	653.815	0,00
- Avanzo/disav. econ. portati a nuovo	72.644.788	75.389.078	78.253.303	3,80
- Avanzo/disav. econ. dell'esercizio	2.744.290	2.864.225	-1.573.216	-154,93
TOTALE	76.042.893	78.907.118	77.333.902	-1,99
B) Contributi in conto capitale	264.467.472	278.781.280	235.926.450	-15,37
TOTALE	264.467.472	278.781.280	235.926.450	-15,37
C) Fondo rischi e oneri				
- Fondo per imposte	6.127	6.127	6.127	0,00
- Fondo per altri rischi e oneri futuri	443.377	616.471	286.926	-53,46
TOTALE	449.504	622.598	293.053	-52,93
D) Trattamento fine rapporto di lav. Subordinato	2.800.742	3.035.819	3.257.336	7,30
TOTALE	2.800.742	3.035.819	3.257.336	7,30
E) Residui passivi				
- Debiti verso fornitori	5.005.066	3.904.061	3.910.570	0,17
- Debiti tributari	31.749	19.888	19.907	0,10
- Dediti verso istituti di prev.za e sicurezza soc.	266.360	228.013	277.229	21,58
- Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubb.	43.449.351	39.508.986	18.456.861	-53,28
- Debiti diversi	1.720.912	1.735.539	2.190.136	26,19
TOTALE	50.473.438	45.396.487	24.854.703	-45,25
F) Ratei e risconti				
- Ratei passivi	50.964	0	0	
- Risconti passivi	329.155	282.359	271.166	-3,96
TOTALE	380.119	282.359	271.166	-3,96
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	394.614.168	407.025.661	341.936.610	-15,99

Fonte: Rendiconto generale AdSP

Il totale dell'attivo è pari ad euro 407.025.661 nel 2019 e ad euro 341.936.610 nel 2020.

Il totale del passivo presenta un patrimonio netto di euro 77.333.902 nel 2020, in lieve decremento rispetto al precedente esercizio ma in linea con il dato registrato nel 2018. Il fondo

di dotazione (euro 653.815) derivante dal cessato consorzio del porto di Bari resta invece inalterato.

Tra le attività la posta principale è costituita dalle immobilizzazioni materiali, pari ad euro 251.474.835 nel 2019 ed euro 179.279.095 nel 2020. Tra queste rilevano le immobilizzazioni in corso e gli acconti, per complessivi euro 173.764.310 nel 2020, con un decremento rispetto al precedente esercizio di euro 72.435.113 che si riferiscono in entrambi gli esercizi ad opere in realizzazione nel porto di Brindisi, in parte non ancora completate ed in parte portate a termine con il finanziamento da parte dello Stato.

Le immobilizzazioni immateriali sono pari a 45.872.315 nel 2019 e ad euro 47.145.748 nel 2020. Tra le voci più significative rientrano per entrambi gli esercizi le immobilizzazioni in corso ed acconti che assommano complessivamente ad euro 32.469.426 nel 2019 ed euro 31.061.766 nel 2020 e riguardano, come riportato dall'Ente in nota integrativa, le spese sostenute nel corso degli anni ai fini della realizzazione di opere di grande infrastrutturazione quale la Darsena di ponente nel porto di Bari, intervento che assomma ad euro 17.998.299. Un'altra voce riguarda, sempre per entrambi gli esercizi, gli interventi finanziati dai programmi di cooperazione internazionale quali, per il porto di Bari, il progetto Gaia (euro 1.186.789) e il progetto Arges (euro 1.243.224).

Con riguardo ai crediti dell'attivo circolante, pari complessivamente ad euro 28.587.871 nel 2019 e ad euro 21.114.331 nel 2020, i più consistenti riguardano quelli verso lo Stato e altri soggetti pubblici (euro 22.035.857 nel 2019 ed euro 5.001.269 nel 2020).

Seguono, i crediti verso utenti e clienti pari nel 2019 ad euro 4.739.557 (1.718.008 nel precedente esercizio), iscritti in bilancio al netto del Fondo di svalutazione crediti accantonato ed ammontante ad euro 1.419.439, mentre nel 2020 risultano pari ad euro 4.747.710 e il Fondo di cui si è anzidetto si assesta ad euro 976.373.

Si segnalano altresì i crediti verso imprese controllate, euro 434.019 in entrambi gli esercizi (euro 1.030.230 nel 2018); sono quelli vantati dalla soppressa A.P. di Bari nei confronti della Bari Porto Mediterraneo per l'esistenza di procedura fallimentare non completata e che risultano ancora iscritti in bilancio (i crediti sono stati ammessi al passivo come chirografari).

Tra le passività rilevano i contributi in conto capitale che assommano nel 2019 ad euro 278.781.280 di cui 72.021.921 contributi a destinazione vincolata, ricevuti dal Ministero per la

realizzazione di opere; nel 2020 tali contributi assommano ad euro 235.926.450 di cui euro 81.909.172 a destinazione vincolata.

Tra i residui passivi, i debiti verso lo Stato, che ammontano ad euro 39.508.986 nel 2019 (43.449.351 nel 2018) e ad euro 18.456.860 nel 2020, rappresentano i finanziamenti di cui ha beneficiato la soppressa A.p. di Brindisi per la realizzazione delle opere e delle manutenzioni straordinarie. Tale tipologia di debito si mostra in diminuizione con l'avanzare delle opere. sistema portuale.

8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

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

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

Il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT 2019-2021) è stato approvato con determina presidenziale n. 111 del 26 marzo 2019. Il Piano triennale di prevenzione della corruzione e trasparenza (PTPCT) 2020-2022 è stato approvato con determina presidenziale n. 44 in data 31 gennaio 2020, il PTPCT 2021/2023 è stato approvato con determina presidenziale n.113 del 30 marzo 2021.

Con determina del Presidente n. 230 del 22 giugno 2021, in esito alla procedura di valutazione esperita, è stato ricostituito per un triennio (sino al 30 giugno 2024), in forma monocratica, l'Organismo Indipendente di Valutazione. Il precedente era stato costituito con determina presidenziale n. 3 dell'11 gennaio 2018.

Nel periodo in esame, per i servizi di interesse generale comuni a ciascun porto ("pulizia e raccolta dei rifiuti relativa agli spazi comuni" e ritiro rifiuti delle navi e residui del carico") risultano prorogati rapporti negoziali in scadenza, in attesa, nella gran parte dei casi, degli

esiti delle gare avviate tra il 2019 ed il 2020. In proposito, la Sezione, richiamato il rispetto in materia delle norme del codice dei contratti pubblici, formula riserva di approfondimenti mirati nei prossimi referti sull'evoluzione della riscontrata situazione.

I canoni concessori accertati nel 2019 sono pari ad euro 7.044.409 (euro 6.526.650 nel 2018) e la percentuale di incidenza di questi sulle entrate correnti è pari al 29,45 per cento, in aumento rispetto al precedente esercizio (28,64 per cento); i canoni riscossi assommano ad euro 6.251.862 e la percentuale di incidenza dei canoni riscossi su quelli accertati è dell'88,75 per cento (94,53 per cento nel precedente esercizio).

I canoni concessori accertati nel 2020 sono pari ad euro 7.280.569 e la percentuale di incidenza di questi sulle entrate correnti è pari al 36,95 per cento, in aumento rispetto al precedente esercizio; i canoni riscossi assommano ad euro 6.533.421 e la percentuale di incidenza dei canoni riscossi su quelli accertati è dell'89,74 per cento.

Il totale delle merci movimentate è stato pari a tonnellate 15.534.238 nel 2019, registrando così un incremento del 2,6 per cento (nel precedente esercizio erano state 15.139.854 tonnellate) e tonnellate 14.145.742 nel 2020. L'impatto negativo sui traffici derivante dall'emergenza sanitaria nel 2020 è risultato relativamente contenuto (8,94 per cento), anche considerato l' incremento del traffico complessivo merci del 2019. In particolare, circa il porto di Bari, le merci solide movimentate sono in aumento in entrambi gli esercizi e sono pari a 1.965.124 tonnellate nel 2019 (erano 1.456.186 tonnellate nel 2018) e a 2.118.676 tonnellate nel 2020, mentre le merci varie in colli aumentano nel 2019 e sono pari a 4.133.575 tonnellate (erano 4.032.899 nel 2018) per attestarsi a 3.542.822 tonnellate nel 2020.

Nel porto di Brindisi, che assieme a quello di Bari registra la movimentazione di merci più elevata, si rileva la diminuzione in entrambi gli esercizi delle merci solide che sono pari a 3.009.984 tonnellate nel 2019 (erano 3.233.932 nel 2018) e a 2.388.842 tonnellate nel 2020 e la diminuzione nel 2019 delle merci varie in colli (2.367.537 tonnellate, erano 2.384.786 nel 2018) che nel 2020 si decrementano ancora portandosi a 2.202.490 tonnellate.

Il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati è stato pari nel 2019 a 2.480.841 (2.391.311 nel 2018), mentre nel 2020 tale numero è sceso a 633.274, per effetto, in particolare, del sostanziale azzeramento delle attività crocieristiche, a causa della pandemia.

Le risultanze del rendiconto finanziario, nel 2019, euro 9.938.393, sono di segno positivo mentre nel 2020 tale risultato è di segno negativo (euro -1.518.825). Su quest'ultimo incide in

modo determinante l'andamento della gestione in conto capitale (da euro 7.392.673 del 2019 ad euro -1.658.334 del 2020) e la consistente riduzione di quello positivo di parte corrente (da euro 2.545.720 del 2019 ad euro 139.509 del 2020).

L'avanzo di amministrazione risulta essere di euro 48.066.733 nel 2019 ed euro 63.397.475 nel 2020.

I residui attivi alla fine del 2020 ammontano ad euro 26.106.250 di cui euro 2.831.847 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 23.274.403 dalla gestione dei residui degli anni precedenti; l'Ente ha provveduto alla cancellazione di residui attivi per complessivi euro 1.600.587.

I residui passivi alla fine del 2020 sono pari a euro 56.042.646 di cui euro 37.472.348 dalla gestione dei residui degli anni precedenti ed euro 18.570.298 derivanti dalla gestione di competenza. L'Ente ha provveduto all' eliminazione di residui passivi ritenuti non più dovuti per complessivi euro 18.450.155.

Il Collegio dei revisori ha esortato l'Ente a voler definire l'eventuale mantenimento tra i residui attivi dell'appostamento di euro 6.012.587 per la realizzazione della rete ferroviaria tra Costa Morena Est e la Piattaforma logistica, l'iscrizione in bilancio della quale risale all'anno 2007.

Sul punto la Corte non può che ribadire l'esigenza dell'osservanza dei principi e delle regole contabili nella iscrizione di debiti e crediti in contabilità e nel riaccertamento delle ragioni del loro mantenimento nel tempo e/o della loro cancellazione, invitando il Collegio dei revisori a proseguire ed implementare il monitoraggio della regolarità della gestione in conto residui.

In particolare, per ciò che attiene ai residui attivi, la Corte invita l'Ente ad adottare criteri ispirati alla massima accuratezza e prudenza nel mantenimento in bilancio, anche al fine di pervenire ad una rappresentazione certa e veritiera dell'avanzo di amministrazione; per la componente passiva invita a verificare con puntualità che non si tratti di spese finanziate con entrate vincolate già accertate e/o incassate.

Il risultato economico, positivo nel 2019, euro 2.864.226 (euro 2.744.290 nel 2018) flette nel 2020 diventando di segno negativo (- 1.573.216 euro).

La consistenza del patrimonio netto è di euro 78.907.118 nel 2019 e di euro 77.333.902 nel 2020 (euro 76.042.893 nel 2018).

L'Ente ha effettuato una prima revisione periodica, ai sensi dell'art. 20 del d. lgs. n. 175 del 2016, delle società detenute adottando la determina presidenziale n. 138 del 4 aprile 2019, in

cui si rappresentava che erano in corso di alienazione sia la partecipazione posseduta nella società Porti Levante (100 per cento del capitale sociale), sia la partecipazione nella società Interporto Regionale della Puglia S.p.A. (0,22 per cento del capitale sociale).

Con successiva determina presidenziale n. 525 del 16 dicembre 2019, l'Ente ha dichiarato di non possedere alcuna partecipazione alla data del 31 dicembre 2019.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

CORTE DEI CONTI