

Relazione programmatica del Commissario Straordinario al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2026

1. Premessa

Il documento previsionale del triennio 2026-2028 che viene illustrato nelle pagine che seguono è il primo atto di programmazione economico-finanziaria che viene adottato durante la gestione commissariale dell'AdSP. A seguito della naturale scadenza del mandato in capo al Presidente Andrea Agostinelli, infatti, con decreto ministeriale n. 186 del 30 luglio 2025 è stato nominato quale Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio l'Avv. Paolo Piacenza.

Il Commissario Straordinario, in virtù di quanto previsto dal richiamato decreto, resterà in carica fino al ripristino degli ordinari organi amministrativi di vertice e allo stesso sono attribuiti i poteri e le attribuzioni di cui all'art. 8 della Legge n. 84/94.

In considerazione del fatto che in data 24.09.2025 è altresì scaduto il Comitato di Gestione dell'Ente - anche tenuto conto del periodo di *prorogatio ex lege* -, con successivo decreto ministeriale n. 230 del 25.09.2025 al Commissario Straordinario sono stati attribuiti, altresì, con decorrenza dalla data di adozione del decreto medesimo e fino al ripristino degli ordinari organi di vertice, i poteri e le prerogative che l'art. 9, comma 5, della Legge n. 84/94 attribuisce al Comitato di Gestione.

Ai sensi dell'art. 8, comma 2 della citata Legge, al Commissario spetta dunque la gestione delle risorse finanziarie nonché, ai sensi dell'art. 9, comma 5, lett. c) l'approvazione del Bilancio di Previsione fermi restando, naturalmente, i compiti attribuiti dall'art. 11, comma 3, lett. c) al Collegio dei Revisori nonché il confronto partenariale ascendente con l'Organismo di partenariato della risorsa mare per come stabilito dall'art. 11-bis, comma 3, lett. d) della medesima normativa.

La gestione commissariale si inserisce in una situazione economica e di finanza pubblica delicata e piuttosto incerta, dovuta soprattutto al complicato contesto internazionale, che vede da un lato gli annunci di una politica commerciale protezionistica degli Stati Uniti e dell'altro l'*escalation* delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente ed il protrarsi della guerra russo-ucraina. Le tensioni geopolitiche ancora in atto continuano a produrre effetti negativi su alcuni mercati, in particolare quelli dell'energia, dei prodotti agricoli e dei minerali fondamentali, incidendo in maniera diretta sui prezzi e la volatilità degli scambi di queste materie prime. In tale contesto si aggiungono altresì le preoccupazioni del comparto marittimo legate alle disposizioni normative in materia di decarbonizzazione dei trasporti e di transizione energetica, che hanno contribuito al clima teso nei porti del Mediterraneo.

In un contesto economico e geopolitico complesso, segnato da tensioni internazionali, transizioni normative e cambiamenti strutturali nel commercio globale, il nostro sistema portuale e, soprattutto, il porto di Gioia Tauro, si conferma come un attore resiliente e dinamico, capace di adattarsi e di innovare.

Diviene quanto più fondamentale, pertanto, che le politiche di finanza pubblica intervengano sempre più al fine di mitigare le storture dei mercati, in supporto anche al ruolo che le Autorità di

Sistema Portuale svolgono per l'economia del Paese, immettendo risorse e finanziamenti dedicati allo sviluppo delle infrastrutture e della portualità.

L'insieme delle scelte contenute in questo Bilancio tendono, da un lato, a ripensare il sistema di relazioni con la comunità portuale, al fine di rafforzare i valori della fiducia, con un percorso fatto di ascolto e maggiore coesione per far conoscere il valore sociale, economico ed ambientale che viene prodotto dall'Ente, dall'altro, a continuare nello sviluppo delle infrastrutture e dei servizi per aggredire i nodi dello sviluppo dei porti e le loro distorsioni, investire nella digitalizzazione e nella sostenibilità ambientale per cogliere le opportunità legate allo sviluppo delle energie alternative.

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio dovrà infatti contemperare esigenze di sviluppo dei porti con necessità di consolidamento dei progressi ottenuti, pianificando al contempo nuove progettualità da inserire negli strumenti pianificatori che dovranno vedere definitiva formalizzazione al fine di individuare le linee di azione programmatiche sulle quali incardinare lo sviluppo dell'intero sistema portuale amministrato.

In tale contesto, la presente relazione programmatica, redatta ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento di amministrazione e contabilità, ha come scopo primario quello di evidenziare gli obiettivi e le strategie dell'azione da svolgere nonché i criteri utilizzati per quantificare gli stanziamenti di bilancio.

In ordine alla qualificazione giuridica dello strumento giuscontabile del bilancio di previsione, esso si atteggia a documento contabile che espone in maniera sistematica il reperimento e l'impiego delle risorse pubbliche, come definiti dalle norme vigenti, rappresentando perciò il principale riferimento per l'allocazione, la gestione e il monitoraggio di entrate e spese dell'AdSP MTMI.

La necessità di estendere al medio periodo l'orizzonte delle decisioni da assumere e delle verifiche da compiere va al di là, quindi, del carattere "autorizzatorio" del bilancio di previsione e significa, per ciascuna amministrazione, porre attenzione a:

- a) affidabilità e incisività delle politiche e dei programmi;
- b) chiarezza degli obiettivi;
- c) corretto ed efficiente utilizzo delle risorse.

Per assicurare che la programmazione svolga appieno le proprie funzioni: politico– amministrativa, economico-finanziaria ed informativa, occorre dare rilievo alla chiarezza e alla precisione delle finalità e degli obiettivi di gestione, alle risorse necessarie per il loro conseguimento e alla loro sostenibilità economico-finanziaria, sociale ed ambientale.

Pertanto, in fase di programmazione, assumono particolare importanza il principio della comprensibilità, finalizzato a fornire un'omogenea informazione nei confronti dei portatori di interesse e il principio della competenza finanziaria, che costituisce il criterio di imputazione agli esercizi finanziari delle obbligazioni giuridicamente perfezionate attive e passive (accertamenti e impegni).

Il principio di coerenza implica una considerazione "complessiva e integrata" del ciclo di programmazione, sia economico che finanziario, e un raccordo stabile e duraturo tra i diversi aspetti quantitativi e descrittivi delle politiche e dei relativi obiettivi - inclusi nei documenti di programmazione.

In ossequio alle coordinate dottrinarie suindicate, il Bilancio Preventivo per l'anno 2026 è stato predisposto anche nel rispetto delle norme contenute nel Regolamento di Amministrazione e Contabilità approvato dal Comitato Portuale con Delibera n. 9 del 28.09.2007 e dal Ministero dei Trasporti con nota del 15/02/2008 e sulla base delle linee programmatiche definite a suo tempo definite in sede dei lavori del Comitato di gestione costituito con decreto n. 23/21ADSP-MTMI del 30.07.2021, nonché, da ultimo, tenendo conto di quanto indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. n. 11459 del 9/10/2025.

L'esercizio finanziario 2026 è improntato al miglioramento della competitività del "Sistema Porto", ovvero dell'intera circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio (AdSP-MTMI), che si è estesa dall'anno 2021 anche al porto di Vibo Valentia Marina, sia in termini di servizi ma anche e soprattutto in termini infrastrutturali, prevedendo un programma di opere e lavori di tutto rilievo nel triennio. La realizzazione di quanto sopra espresso al fine di raggiungere gli standard qualitativi e i traguardi fissati dalla riforma delle Autorità Portuali di cui al D. Lgs. 169/2016 richiede necessariamente un'evoluzione verso un modello organizzativo che permetta di superare tutte le criticità esistenti nell'attuale struttura, dovute principalmente al ridotto numero di personale in forza ad oggi, integrando lo stesso con nuove professionalità idonee ad affrontare le nuove attribuzioni e gestire i nuovi ambiti, ferma restando la valorizzazione delle risorse già esistenti.

La gestione delle risorse finanziarie per l'esercizio 2026 è stata pensata e prevista in modo tale da assicurare un'ottimizzazione del rapporto costi/benefici degli investimenti realizzati, al fine di contribuire a realizzare al meglio anche la funzione della nuova AdSP-MTMI, trasformare cioè le indicazioni e le strategie pianificatorie pensate e definite in progetti "cantierabili" e ottenere nel tempo un ritorno concreto dell'investimento fatto in termini di traffici prodotti e di connesse entrate tributarie e demaniali.

2. Lo scenario di riferimento

Negli ultimi anni, il quadro macroeconomico internazionale è stato caratterizzato da un'elevata incertezza, riconducibile a shock economici e tensioni geopolitiche che hanno modificato in modo significativo l'andamento delle dinamiche economiche e del commercio globale.

Un elemento che ha contribuito a inasprire tale clima di incertezza è costituito dalle barriere commerciali, sotto forma di dazi, instaurate principalmente dagli Stati Uniti nei confronti dei principali partner commerciali, che hanno generato un incremento nei costi del commercio e indebolito la fiducia nelle catene globali di approvvigionamento.

Il periodo precedente alla svolta protezionistica adottata dagli Stati Uniti nei primi mesi del 2025 ha interrotto un periodo di crescita, che nel 2024 aveva fatto registrare un incremento del 2,9% nei traffici globali (World Trade Organization, 2025) e del 2,8 nel PIL Globale. Tali dinamiche di crescita globale hanno subito un drastico cambio di passo a partire dai primi mesi del 2025, a seguito dell'inasprirsi delle tensioni commerciali tra le principali potenze economiche mondiali e, in particolare, sono state fortemente influenzate dalle politiche tariffarie imposte dagli Stati Uniti a partire dal 2 aprile 2025, e alle successive sospensioni e modifiche, che hanno accentuato il già esteso clima di incertezza che caratterizzava il contesto macroeconomico complessivo.

A tale condizione di instabilità economica si aggiunge una componente geopolitica, dovuta al persistere dei conflitti in Medio Oriente e in Ucraina, che contribuiscono a peggiorare il generale clima di instabilità globale.

Ed infatti, superata la situazione di crisi determinata dalla pandemia, a partire dalla seconda metà del 2021 i mercati internazionali hanno registrato una costante fase di incremento dei prezzi delle materie prime e dei prodotti energetici, in particolare petrolio e gas, cui si è aggiunta nel febbraio 2022 il conflitto Russo/Ucraino e il riacutizzarsi della già esplosiva situazione mediorientale dopo gli attacchi terroristici di Hamas a Israele del 7 ottobre, che ne hanno drasticamente amplificato la corsa al rincaro e ridotto le disponibilità di approvvigionamento. In questo contesto, risulta arduo quantificare le principali variabili macroeconomiche (produzione, occupazione, prezzi, commercio estero) che influenzeranno lo scenario economico nazionale ed europeo nel quale i porti della giurisdizione, ma soprattutto il porto di Gioia Tauro, esplicano le loro consolidate funzioni. Le tensioni sopra menzionate, infatti, influenzano direttamente numerose dinamiche sociali ed economiche quali i prezzi dell'energia, squilibri e interruzioni nelle forniture di *commodities* (quali cereali e fertilizzanti dall'Ucraina), alterazioni nei flussi di capitale e nei mercati finanziari, migrazioni forzate e conseguenti instabilità politiche.

A ciò si aggiungano le possibili ristrutturazioni delle rotte commerciali globali, che potranno vedere una deviazione dei flussi in *export* provenienti dalla Cina verso altri mercati. Ciò determinerebbe una ridefinizione dei *network* commerciali e trasportistici mondiali.

3. L'andamento dei Traffici Portuali e delle Entrate Tributarie

Nonostante le suddette evidenti difficoltà del momento, alle quali deve aggiungersi l'impatto che avrà sui porti mediterranei di *trashipment*, quali Gioia Tauro, il recepimento della Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023 recante la *modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra* e la crisi del Mar Rosso che impone agli armatori di circumnavigare l'Africa, senza poter più fare ingresso nel Mediterraneo attraverso il Canale di Suez, con un aumento di 15 giorni di navigazione e quindi dei relativi costi da affrontare e sui quali l'Ente ha promosso in più sedi (Unionale, statale, regionale e locale) una richiesta pressante di maggiore attenzioni in merito alle potenziali ripercussioni, l'AdSP MTMI ha fatto registrare negli ultimi anni un incremento dei traffici, quindi delle proprie Entrate.

Nei soli primi nove mesi del 2025, il Porto di Gioia Tauro ha registrato **3.280.320 teus**, con una crescita del **11,9%** rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, quando i teus erano stati **2.929.953**, con un aumento in termini assoluti pari a **350.367 teus**. Nel 2025, pertanto, si ritiene che possano essere movimentati più di **4 milioni di teus** consolidando, di gran lunga, il primato nazionale del porto calabrese.

Negli ultimi anni si è verificata, altresì, una costante crescita anche del traffico di autovetture portando lo scalo calabrese in vetta alle classifiche nazionali anche in tale settore. Nei primi nove mesi dell'anno, il Porto di Gioia Tauro ha registrato la movimentazione di **88.042 autovetture** che porteranno a chiudere l'anno con una previsione che si assesta in torno alle **100 mila autovetture movimentate**, in controtendenza rispetto agli anni precedenti.

Nel sopra descritto contesto, i dati statistici dei primi 9 mesi del 2025 evidenziano l'importanza del gateway ferroviario di Gioia Tauro in termini di sviluppo dell'intermodalità. Collegato agli hub

intermodali di Nola, Bari, Bologna, Padova e Verona, lo scalo portuale ha registrato la movimentazione, tra gennaio e settembre 2025, di **616 convogli**.

Come da cronoprogramma, nel 2026, il numero di treni in arrivo e in partenza nello scalo di Gioia Tauro avrà un ulteriore aumento, che amplificherà il ruolo dello scalo calabrese da piattaforma di transshipment ad hub intermodale, in linea con le politiche perseguite dal Governo nella promozione del trasporto delle merci con modalità più sostenibili.

In crescita, inoltre, il traffico delle rinfuse solide e liquide movimentate nell'ambito dei porti di competenza dove si registra, nei primi nove mesi dell'anno 2025, un traffico complessivo di **rinfuse solide pari a 532.348 tons** ed un traffico di **rinfuse liquide pari a 461.634 tons**.

Il comparto crociere, infine, mostra una costante crescita dei passeggeri movimentati, in particolare nei porti di Crotone e Vibo Valentia Marina dove si registra nel corso dei primi nove mesi dell'anno 2025 un **numero di passeggeri in transito di 44.638** (di cui 16.984 a Crotone e 24.954 a Vibo Valentia Marina).

L'andamento randomico dei traffici può riscontrarsi anche nel volume di entrate tributarie riscosse nel periodo gennaio-settembre 2025, che ammontano a euro 11.339.393.

Nel suesposto contesto, il documento contabile di previsione presenta flussi finanziari così schematizzabili:

• Entrate previste	€ 25.210.283,76
• Uscite previste	€ 35.956.841,00
• Disavanzo di gestione	€ 12.746.557,24

Al fine di conseguire il pareggio di bilancio, secondo quanto disposto dall'art. 3 comma 11 e dall'art. 9 comma 3 del Regolamento di amministrazione e contabilità dell'Ente, è stata utilizzata una quota del presunto avanzo di amministrazione dell'anno precedente. Si evidenzia che il bilancio di previsione 2026 si chiude con un **presunto avanzo di amministrazione pari ad € 109.557.987,99** ottenuto quale differenza tra l'avanzo d'amministrazione presunto al 31/12/2025 di € 122.304.545,23 e la quota utilizzata per ottenere il pareggio del bilancio 2026 pari a € 12.746.557,24. L'avanzo di amministrazione è stato utilizzato per il finanziamento delle spese di investimento per come previsto dal comma 3 dell'art. 42 del citato regolamento di amministrazione e contabilità.

L'AdSP MTMI effettuerà una serie di investimenti al fine di pervenire alla realizzazione di opere fondamentali per lo sviluppo dei porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Palmi e Vibo Valentia. Tra le opere più rilevanti si segnalano:

INTERVENTO	IMPORTO TOTALE
GIOIA TAURO	
CONSOLIDAMENTO E APPROFONDIMENTO DEI FONDALI BANCHINA DI LEVANTE TRATTI A-B-C	50.000.000,00
ELETTRIFICAZIONE BANCHINA DI LEVANTE: "Elettificazione banchina di Levante - II Lotto"; "Completamento Elettificazione banchina di Levante - I Lotto"; "Collegamento sottostazione Elettrica Alta Tensione di Trasmissione ENEL-TERNA (SSE AT P) con Sottostazione Elettrica Utente (SSE AT U)"; "Collegamento tra Sottostazione Elettrica Alta Tensione Utente (SSE AT U) e Cabina di Distribuzione primaria (CDP) in media tensione"; "Fornitura e posa in opera apparati cabina SSE AT U e cabina CDP".	48.000.000,00
GIOIA SICURA: Infrastrutture e servizi infotelematici per la Sicurezza integrata delle aree Logistiche a vocazione produttiva dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari tirreno Meridionale e Ionio	10.380.000,00
MANUTENZIONE STRAORDINARIA IMMOBILE DA DESTINARE AD UFFICI ADSP PRESENTE NELL'AREA LIMITROFA AL BACINO DI EVOLUZIONE LATO SUD	4.500.000,00
REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE DI TELECOMUNICAZIONE WIRELESS DAS IN AREE DI INTERESSE PUBBLICO	3.000.000,00
INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA - RISTRUTTURAZIONE GATE - PESA - IMPIANTI ELETTRICI TECNOLOGICI	1.500.000,00
CROTONE	
RIQUALIFICAZIONE MOLO FORANEO	2.000.000,00
COMPLETAMENTO IMPIANTO ANTINCENDIO	500.000,00
CORIGLIANO ROSSANO (SCHIAVONEA)	
LAVORI DI NUOVA REALIZZAZIONE ED AMMODERNAMENTO VIABILITA' DI ACCESSO (ULTIMO MIGLIO STRADALE) - PORTO DI CORIGLIANO CALABRO	1.500.000,00
RIQUALIFICAZIONE BANCHINA PESCATORI - II LOTTO	800.000,00
TAUREANA DI PALMI	
COMPLETAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE PRESENTI NEL PORTO DI TAUREANA DI PALMI	2.500.000,00
VIBO VALENTIA	
DEMOLIZIONE IMMOBILE EX CIVAM E RIQUALIFICAZIONE AREA IN PIAZZALI	2.000.000,00
LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DEL FABBRICATO EX SCUOLA MATERNA SU VIA EMILIA ANGOLO DI VIA COLOMBO PER REALIZZAZIONE DI UN EDIFICIO DIREZIONALE	500.000,00

La manovra di bilancio 2026 è dunque sostenuta da una solida capacità di investimento e da una gestione prudente e responsabile delle risorse. Sono infatti previsti investimenti in opere e lavori per **21.420.883** milioni di euro, valore che si aggiunge agli investimenti già in corso di realizzazione per **92.481.830** milioni di euro.

Gli investimenti infrastrutturali programmati testimoniano l'impegno dell'Ente nel garantire continuità operativa, efficienza logistica e qualità dei servizi, con particolare attenzione alla valorizzazione del capitale umano e alla coesione territoriale.

Rilevanti anche gli investimenti nella digitalizzazione: sono infatti previsti **3 milioni di euro** di investimenti per la realizzazione di un'infrastrutture wireless DAS 5G nel porto di Gioia Tauro.

Oltre agli sforzi per la parte capitale, l'Ente sarà impegnato a garantire e implementare il livello di servizi dei porti **per 4.546.725 Euro**, dalla vigilanza alla pulizia delle aree, dalla manutenzione ordinaria e straordinaria all'illuminazione pubblica sino ai profili gestionali connessi alla *security portuale* mediante la programmazione delle risorse che si prevede di corrispondere, per lo svolgimento dei servizi ad essa attribuiti, alla *Gioia Tauro Port Security S.r.l.*, costituita ai sensi dell'art. 6 comma 6 della legge 84/94 e di cui AdSP MTMI è socio unico.

Si rileva inoltre, da ultimo, che nel corso dell'anno 2026, al fine di promuovere il proprio ruolo centrale nell'ambito della portualità nazionale e internazionale, l'Ente parteciperà ad una serie di iniziative che hanno l'obiettivo di consolidarne l'immagine all'interno del circuito della portualità e dei trasporti.

Tra le iniziative più importanti si evidenziano:

Fruit Logistica – Berlino /Germania – 4/6 febbraio 2026 - (settore commerciale – porto di Gioia Tauro - porto di Corigliano Calabro) – È uno degli appuntamenti chiave del settore dell'ortofrutta a livello mondiale.

Let-Expo ALIS / Verona- Italia – 10/13 marzo 2026 (settore Logistica – Porto di Gioia Tauro) - Organizzato da Alis, l'evento è considerato un appuntamento nazionale di riferimento nel settore della Logistica intermodale e di particolare interesse anche degli esponenti di Governo e del Ministero delle Infrastrutture.

Seatrade Cruise Global - Miami - Usa – 13/16 aprile 2026 - (settore Crociere – porti Crotone, Corigliano Calabro, Vibo Valentia Marina). Appuntamento mondiale del settore delle crociere ed è considerato un evento di Sistema, per cui la partecipazione è prevista all'interno dello stand di Assoporti.

La scelta di puntare su **digitalizzazione, sostenibilità ambientale, valorizzazione del capitale umano e coesione territoriale** testimonia la volontà di costruire porti moderni, efficienti e competitivi, in grado di affrontare le sfide del commercio internazionale e di contribuire attivamente allo sviluppo economico del Paese.

L'Amministrazione intende ribadire il proprio ruolo strategico nell'economia nazionale e mediterranea, consapevole che solo attraverso una visione condivisa, una governance trasparente e una pianificazione lungimirante sarà possibile affrontare con successo le sfide del futuro.

***Il Commissario Straordinario
Avv. Paolo Piacenza***