



Corte dei Conti

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Determinazione e relazione sul risultato del controllo
eseguito sulla gestione finanziaria
dell'**AUTORITA' PORTUALE DI MANFREDONIA**
per gli esercizi **2014-2015**

Relatore: Consigliere Stefano Siragusa

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati

la dott.ssa Alessandra Manetti

Determinazione n. 17/2017



La

Corte dei Conti

in

Sezione del controllo sugli enti

nell'adunanza del 16 marzo 2017;

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

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84;

visto l'art. 4, comma 65 della legge 24 dicembre 2003, n.350, con il quale, ad integrazione della norma di cui all'articolo 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è stata istituita l'Autorità portuale di Manfredonia;

visto l'art. 6, comma 4, della citata legge 84/1994, come sostituito con l'art. 8-bis, comma 1, lettera c) del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle Autorità portuali al controllo della Corte dei conti;

viste le determinazioni di questa Sezione n.27 del 21 maggio 1996 e n. 21 del 20 marzo 1998;

visti i conti consuntivi dell'Autorità suddetta, relativi agli esercizi finanziari 2014 e 2015, nonché le annesse relazioni del Commissario straordinario e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Stefano Siragusa 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'Autorità portuale di Manfredonia per gli esercizi 2014 e 2015;

ritenuto che, dall'esame della gestione e della documentazione relativa agli esercizi 2014 e 2015, è risultato che:

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

- l'Ente, gestito da sempre da un commissario straordinario e da un commissario aggiunto, non è mai stato dotato degli organi di amministrazione previsti dalla legge 84/1994 (Presidente, Comitato portuale, Segretariato generale), pur disponendo del Collegio dei revisori dei conti. E' inoltre sprovvisto di pianta organica e di personale proprio, avvalendosi per lo svolgimento dell'attività di istituto di collaboratori esterni;
- l'Autorità non è dotata di un Piano regolatore portuale, né ha ottenuto il richiesto allargamento della circoscrizione territoriale;
- il volume di traffico, pari a 879.989 tonnellate nel 2014 e 776.725 tonnellate nel 2015, resta nel biennio esaminato, come già negli anni precedenti, largamente al di sotto del limite minimo stabilito dalla legge n. 84 del 1994 (tre milioni di tonnellate annue al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide o 200.000 *Twenty Feet Equivalent – TEU*) per la costituzione e il mantenimento delle Autorità portuali;
- le entrate per canoni demaniali mostrano un incremento degli accertamenti nel biennio, passando dai 407.911 euro del 2013 ai 706.813 del 2014 ed ai 664.104 del 2015, evidenziando peraltro una progressiva diminuzione degli importi riscossi, la cui incidenza sugli accertamenti passa dal 19,1 per cento del 2013 al 6,2 per cento del 2015, dopo aver raggiunto il 5 per cento nel 2014;
- l'avanzo finanziario si incrementa nel 2014, passando da 12.281 euro del 2013 a 200.051 euro, per poi diminuire in misura considerevole nel 2015, in cui ammonta a 67.760 euro; l'avanzo di amministrazione è stabile nel biennio intorno ai 18,8 milioni di euro, rispetto ai 18,6 milioni di euro del 2013; l'avanzo economico si incrementa nel 2014, passando dai 43.326 euro a 169.699 euro, mentre nel 2015 si riduce a 75.438 euro; il patrimonio netto cresce nel biennio, passando dai 529.129 euro del 2013 ai 774.267 euro del 2015, per effetto degli avanzi economici;

MODULARIO
C. C. - 2

MOD. 2



Corte dei Conti

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei conti consuntivi - corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, con le considerazioni di cui in parte motiva, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per gli esercizi 2014 e 2015, corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - dell'Autorità portuale di Manfredonia, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per i detti esercizi.

ESTENSORE

Stefano Siragusa

PRESIDENTE

Enrica Laterza

Depositata in segreteria il 23 MAR. 2017

PER CORTA CONFORME

M. D'ARSENTE
(Dott. Roberto Zito)

SOMMARIO

PREMESSA	9
1. QUADRO DI RIFERIMENTO	10
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO	15
3. PERSONALE	17
3.1. Pianta organica e consistenza del personale	17
3.2. Costo del personale	17
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	18
4.1. Piano Regolatore (p.r.p.)	18
4.2. Piano operativo triennale (p.o.t.).....	19
4.3. Programma triennale delle opere (p.t.o.).....	19
5. ATTIVITÀ	20
5.1. Attività promozionale	20
5.2. Servizi di interesse generale	20
5.3. Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione.....	21
5.4. Attività autorizzatoria e di gestione del demanio marittimo	22
5.5. Traffico portuale	24
6. GESTIONE FINANZIARIA E PATRIMONIALE.....	25
6.1. Dati significativi della gestione.....	26
6.2. Rendiconto finanziario. Andamento delle entrate accertate e delle spese impegnate	26
6.3. Situazione amministrativa e andamento dei residui	30
6.4. Il conto economico.....	32
6.5. Lo stato patrimoniale	33
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	36

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Compensi agli organi	16
Tabella 2 - Entrate per canoni.	23
Tabella 3 - Traffico merci disaggregato.	24
Tabella 4 - Risultati della gestione.	26
Tabella 5 - Rendiconto finanziario-dati aggregati.	27
Tabella 6 - Rendiconto finanziario.	28
Tabella 7- Situazione amministrativa	30
Tabella 8- disaggregazione dei residui	31
Tabella 9- Conto economico.	32
Tabella 10- Stato patrimoniale.....	34

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, sul risultato del controllo eseguito con le modalità di cui all'art. 2 della predetta legge, sulla gestione finanziaria relativa agli anni 2014 e 2015 dell'Autorità portuale di Manfredonia, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

Il precedente referto, relativo agli esercizi 2010-2013, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 82 del 2015 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XVII Legislatura, Doc. XV, n.305.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

L'Autorità portuale di Manfredonia è stata istituita con l'art. 4, comma 65 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (finanziaria 2004), che ha modificato l'elenco delle Autorità portuali indicato al comma 1 dell'art. 6 della legge n. 84 del 1994, inserendovi l'Autorità per il porto di Manfredonia, subito dopo quella per il porto di Livorno: tale scelta legislativa ha reso superflua la procedura amministrativa prevista dal citato art. 6, comma 8 della legge 84/94 (costituzione con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, oggi delle Infrastrutture e dei Trasporti) che, tra l'altro, avrebbe comportato il preliminare accertamento della sussistenza del requisito dell'entità minima di traffico.

Con D.P.R. del 12 ottobre 2007 è stata disposta la soppressione dell'Autorità portuale di Manfredonia, per carenza dei necessari requisiti di traffico previsti dalla legge (volume di traffico merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide o a 200.000 *Twenty Feet Equivalent* - TEU). A seguito di ricorso, il provvedimento di soppressione è stato dapprima sospeso in via cautelare, e, successivamente, è stato annullato con sentenza del TAR Lazio in data 13 dicembre 2011, confermata anche in sede di appello dal Consiglio di Stato, con sentenza n.6082 dell'11 dicembre 2014.

Il quadro normativo di riferimento entro il quale l'Ente ha operato è ancora costituito dalla legge n. 84 del 1994, nel testo vigente prima della pubblicazione del decreto legislativo n. 169/2016 (di cui appresso), nonché dalle altre disposizioni di interesse per il settore dei porti. Tale quadro è stato illustrato nelle precedenti relazioni; ai fini di un opportuno aggiornamento, si riassumono di seguito le ulteriori disposizioni intervenute nel periodo di riferimento.

L'art.13 della legge 21 febbraio 2014, n.9, riguardante “*Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo*”, prevede la revoca di alcune assegnazioni di contributi disposte dal CIPE nel 2006 e nel 2010, l'afflusso di tali somme nel Fondo di cui all'art. 32, comma 6, della legge 15 luglio 2011, n. 111 e la successiva destinazione di tali somme ad interventi specificamente individuati. Prevede inoltre (comma 4 dell'art.13), la revoca dei fondi statali (di cui all'articolo 1, comma 994, della legge 27 dicembre 2006, n. 296), trasferiti o assegnati alle Autorità portuali, anche mediante operazioni finanziarie di mutuo con oneri di ammortamento a carico dello Stato, per la realizzazione di opere infrastrutturali, a fronte dei quali, essendo trascorsi almeno due anni dal trasferimento o dall'assegnazione, non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori.

Una quota pari a 23 milioni di euro delle risorse di cui al comma 1, dell'articolo 18-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è assegnata a decorrere dall'anno 2014 alla realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali previsti al comma 4, dell'art.13, della legge n.9/2014.

L'art.29, c.1, del d.l. n.133 del 2014, convertito nella legge 11 novembre 2014, n.164, ha previsto l'adozione di un "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica," da adottarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti. Il richiamato Piano si propone di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto ed all'accorpamento delle Autorità portuali.

Il Piano è stato approvato con d.p.c.m. del 29 agosto 2015 e pubblicato sulla G.U. n.250 del 27 ottobre 2015. La Corte Costituzionale con sentenza n. 261 del 17 novembre 2015, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 29, comma 1, del d.l. n. 133 del 2014 "nella parte in cui non prevede che il piano strategico della portualità e della logistica sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni". L'Intesa, in sede di Conferenza Stato-Regioni, è stata raggiunta nella seduta del 31 marzo 2016.

Inoltre, allo scopo di accelerare i progetti inerenti alla logistica portuale, è stato previsto che, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge n. 164/2014, le Autorità portuali avrebbero dovuto presentare alla Presidenza del Consiglio dei ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono programmi e piani finanziari per la successiva selezione, da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, degli interventi ritenuti più urgenti, anche al fine di valutarne l'inserimento nel Piano strategico o di valutare interventi sostitutivi.

La legge di stabilità 2015 (l.23 dicembre 2014, n.190), all'art. 1, comma 236, interviene sulle disposizioni sopra menzionate della legge n.9/2014, precisando che le risorse in questione, cioè quota parte del fondo alimentato, entro un limite massimo annuale, con l'1 per cento dell'IVA riscossa nei porti ai sensi dell'art. 18-bis della legge n. 84/1994, possono essere assegnate dal CIPE senza la procedura prevista dall'art. 18-bis (individuazione con decreto del Ministro dell'economia entro il 30 aprile di ciascun anno dell'ammontare dell'IVA riscossa nei porti). Le risorse in questione sono quantificate in 20 milioni di euro dal 2015 al 2024, mentre il tetto massimo annuale delle risorse attribuibili a detto fondo è ridotto da 90 a 70 milioni di euro annui. Stabilisce inoltre (comma 153) che, per la realizzazione di opere di accesso agli impianti portuali è autorizzata la spesa di 100 milioni

di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019. Le risorse sono ripartite con delibera del CIPE previa verifica dell'attuazione dell'articolo 13, comma 4, della legge n.9/2014.

Il comma 611 della legge di stabilità 2015 prevede che le A.P. avviano a decorrere dal 1° gennaio 2015 un processo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute, in modo da conseguire la riduzione delle stesse entro il 31 dicembre 2015, fissandone i criteri. A tal fine il comma 612 prevede l'approvazione da parte degli organi di vertice delle amministrazioni interessate, entro il 31 marzo 2015, di un piano operativo di razionalizzazione delle stesse, le modalità e i tempi di attuazione, nonché l'esposizione in dettaglio dei risparmi da conseguire. Tale piano, corredato di un'apposita relazione tecnica, è trasmesso alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicato nel sito internet istituzionale dell'amministrazione interessata. Entro il 31 marzo 2016, gli organi di cui al primo periodo predispongono una relazione sui risultati conseguiti, che è trasmessa alla competente Sezione regionale di controllo della Corte dei conti e pubblicata nel sito internet istituzionale dell'amministrazione interessata. La pubblicazione del piano e della relazione costituisce obbligo di pubblicità ai sensi del decreto legislativo n.33/2013.

La legge 7 agosto 2015, n. 124, contenente deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, all'art.8, comma 1, ha previsto la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali di cui alla legge n. 84/1994, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di autorità di sistema ed alla *governance*, attraverso uno o più decreti legislativi da adottarsi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge.

Il provvedimento delegato, dopo il recepimento delle osservazioni del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari e le proposte emendative della Conferenza Unificata, è stato adottato con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante *“Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”*. Detto decreto è stato pubblicato nella G.U., Serie generale n. 203 del 31 agosto 2016 ed è entrato in vigore il successivo 15 settembre, ad eccezione delle disposizioni di cui all'articolo 22, comma 2, entrate in vigore il 31 agosto scorso.

La normativa in questione si inserisce nelle politiche e nelle azioni intraprese dal Governo con il Piano strategico nazionale, per il rilancio della portualità e della logistica.

Il decreto, in estrema sintesi, tende ad una semplificazione ed efficienza del sistema portuale, con gli sportelli unici amministrativo e doganale e una nuova *governance* dei 57 porti di rilievo nazionale, coordinati da 15 Autorità di sistema portuale, a loro volta dirette da un *board* snello e da un

presidente con ampia facoltà decisionale. E' stata prevista, inoltre, una marcata centralizzazione delle scelte strategiche, allo scopo di evitare la competizione tra porti vicini e stimolare invece la cooperazione. Alle suddette 15 Autorità di Sistema Portuale viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area, con funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche.

La semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del Ministero sono i principi centrali del decreto.

Il decreto prevede l'istituzione di due sportelli che dovrebbero abbassare drasticamente i tempi di attesa, lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce, che già si avvale delle semplificazioni attuate dall'Agenzia delle Dogane, e lo Sportello Unico Amministrativo per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali; ulteriori snellimenti procedurali sono poi previsti per le modalità di imbarco e sbarco passeggeri e per l'adozione dei Piani Regolatori Portuali.

Le Autorità di sistema portuale individuate dalla nuova normativa sono le seguenti:

- 1) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: Porti di Genova, Savona e Vado Ligure;
- 2) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale: Porti di La Spezia e Marina di Carrara;
- 3) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale: Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, e Rio Marina e Cavo;
- 4) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale: Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta;
- 5) Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale: Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia;
- 6) Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto: Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria;
- 7) Autorità di Sistema Portuale del Mare Di Sardegna: Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale);
- 8) Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale: Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani;
- 9) Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale: Porti di Augusta e Catania;

- 10) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale: Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli;
- 11) Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: Porto di Taranto;
- 12) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona;
- 13) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale: Porto di Ravenna;
- 14) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale: Porti di Venezia e Chioggia;
- 15) Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: Porto di Trieste.

Le Regioni potranno chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale.

Sotto il profilo organizzativo e gestionale, le Autorità di Sistema Portuale saranno guidate da un Comitato di gestione molto più snello dell'attuale, da 3 a 5 componenti, con il ruolo di decisore pubblico istituzionale. Il Comitato di gestione sarà guidato da un presidente, di comprovata esperienza nell'economia dei trasporti e portuale e con ampi poteri decisionali, scelto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con la Regione o le Regioni interessate dall'Autorità di sistema. Rispetto ai precedenti Comitati Portuali, con limitata capacità decisionale, si passa pertanto, a livello nazionale, da circa 336 membri a 70.

Per garantire la coerenza con la strategia nazionale è stata prevista l'istituzione di una Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, presieduta dal Ministro e con lo scopo di realizzare una programmazione nazionale delle scelte strategiche e infrastrutturali, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale.

Sulla base delle disposizioni della riforma, l'Autorità portuale di Manfredonia, pertanto, confluirà nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, che comprenderà i Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli.

L'Autorità portuale di Manfredonia ad oggi continua a svolgere attività amministrativa ordinaria, ai sensi dell'art.22 del d.lgs. n.169/2016, secondo le indicazioni fornite dal Ministero vigilante, con nota del 23 settembre 2016, nella quale si sottolinea che, nelle more della costituzione AdSP, l'Autorità portuale opera in regime di *prorogatio*.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E DI CONTROLLO

Sono organi delle autorità portuali, ai sensi dell'art.7 della legge n. 84 del 1994, nel testo vigente precedentemente alle innovazioni di cui al d.lgs. n. 169/2016, il Presidente, il comitato portuale, il segretariato generale ed il collegio dei revisori dei conti. La durata in carica dei componenti dei menzionati organi è stabilita in quattro anni.

L'Autorità portuale di Manfredonia non è dotata degli organi di amministrazione previsti dalla legge, ma dispone dell'organo di controllo, costituito dal collegio dei revisori dei conti.

Il Presidente

Con decreti ministeriali in data 5 agosto e 6 settembre 2005 furono nominati, rispettivamente, il Commissario e il Commissario aggiunto, entrambi confermati con successivo decreto dell'8 novembre 2005, fino alla nomina del Presidente, che non è mai intervenuta. Pertanto l'Ente è tuttora commissariato.

Al commissario straordinario è riconosciuto per tutta la durata dell'incarico un trattamento economico pari all'ottanta per cento del trattamento previsto per i presidenti delle autorità portuali, nonché il trattamento di missione, ove spettante.

Il Collegio dei revisori dei conti

I membri del Collegio dei revisori dei conti in carica negli esercizi in riferimento, sono stati nominati con d.m. del 10 ottobre 2014, per il quadriennio 2014-2018.

Il trattamento economico è stato stabilito sulla base di quanto fissato dal d.m. del 18 maggio 2009 prendendo a riferimento il compenso spettante al Presidente dell'Autorità portuale, secondo le percentuali di seguito specificate: l'otto per cento al Presidente, il sei per cento ai componenti effettivi, e l'un per cento ai componenti supplenti.

Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Nel prospetto che segue è riportata la spesa impegnata nel biennio in esame per il pagamento delle indennità spettanti agli organi di amministrazione e di controllo (compresi rimborsi spese e alcuni oneri accessori), rispetto a quella impegnata nel 2013.

Tabella 1 - Compensi agli organi

Esercizio	2013	2014	2015
Commissario e Comm.aggiunto	249.706	246.199	245.736
Collegio dei Revisori	36.159	35.011	40.609
Oneri previdenziali e assist. vari	49.932	45.947	55.197
TOTALI	335.797	327.157	341.542

Fonte: rendiconto gestionale.

Le spese per gli organi, comprensive anche degli oneri previdenziali e fiscali, subiscono un modesto decremento nel 2014 (-3 per cento), per poi risalire nel 2015 (+4 per cento) e passano dai 335.797 euro del 2013 ai 341.542 euro del 2015, a causa soprattutto dell'incremento degli oneri previdenziali.

L'art.6, comma 3 del d.l. n. 78 /2010, convertito nella legge n. 122/2010, ha previsto, a decorrere dal 2011, la riduzione del 10 per cento dei compensi agli organi di amministrazione e di revisione delle pubbliche amministrazioni comprese nel conto economico consolidato della P.A., rispetto agli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010. Il d.l. 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella l. 7 agosto 2012, n.135, ha previsto all'art.5, comma 14, l'ulteriore riduzione del 5 per cento dei predetti compensi, a decorrere dall'esercizio 2013.

Il collegio dei revisori, nelle relazioni ai rendiconti 2014 e 2015, ha attestato che l'Autorità Portuale di Manfredonia ha dato attuazione alle menzionate disposizioni, versando le somme derivanti dalle riduzioni di spesa al bilancio dello Stato.