



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 SETTENTRIONALE (MAS)

2018

Determinazione del 12 giugno 2020, n. 53





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
SETTENTRIONALE
(MAS)

2018

Relatore: Consigliere Maria Laura Prislei

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dati il
dott. Alessandro Ortolani



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Nell'adunanza del 12 giugno 2020, tenutasi in video conferenza ai sensi dell'art. 85, comma 3, lettera e) del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito nella legge 24 aprile 2020 n. 27;
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 1, della legge 28 gennaio 1994, n.84, con il quale è stata istituita l'Autorità portuale di Venezia;
visto l'art. 6, comma 4, della citata legge n. 84 del 1994 (comma 9 nel testo attuale), 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;
vista la determinazione n. 21 del 20 marzo 1998, con la quale questa Sezione ha deliberato che, a seguito dell'entrata in vigore del citato art. 8-bis del decreto-legge n. 457 del 1997, il controllo di competenza è da esercitare ai sensi degli articoli 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 Settentrionale, comprensiva dei porti di Venezia e Chioggia, che ha sostituito la predetta Autorità portuale; provvedimento la cui efficacia, ai fini del controllo di questa Sezione, decorre dal consuntivo dell'anno 2017;
visto il rendiconto generale relativo all'esercizio finanziario 2018 e le annesse relazioni del Presidente 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;



CORTE DEI CONTI

udito il relatore Consigliere Maria Laura Prislei 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 l'esercizio;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicarsi alle dette Presidenze, il conto consuntivo - corredato della relazione 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 n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il conto consuntivo per l'esercizio 2018 - corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale - e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il predetto esercizio.

ESTENSORE

Maria Laura Prislei

PRESIDENTE

Enrica Laterza

Depositata in segreteria il 14 luglio 2020

SOMMARIO

PREMESSA	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO	2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	7
2.1 Ordinamento e composizione.....	7
2.2 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo	9
3. IL PERSONALE	13
3.1 Assetto organizzativo	13
3.2 La dotazione organica e il personale in servizio.....	15
3.3 Questioni attinenti al rapporto di lavoro del personale	16
3.4 Incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi.....	17
3.5 Spesa del personale	17
3.6 Collaborazioni esterne	20
3.7 Trasparenza e valutazione della “performance amministrativa”	20
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	23
4.1 Piano regolatore di sistema portuale.....	23
4.1.2 Piano operativo triennale (POT)	24
4.1.3 Programma triennale dei lavori pubblici.....	26
5. ATTIVITA ISTITUZIONALE.....	28
5.1 Attività promozionale.....	28
5.2 Attività negoziale	29
5.3 Regolazione dei servizi c.d. ausiliari di interesse generale	30
5.4 Manutenzione delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione.....	32
5.5 Operazioni e servizi portuali e delle altre attività industriali e commerciali svolte nell’ambito portuale.....	39
5.6 Lavoro portuale temporaneo	41
6. TRAFFICO PORTUALE	43
7. GESTIONE DEMANIO	46
8. PARTECIPAZIONI	52
9. CONTENZIOSO	60
10. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE.....	62

10.1.1 Dati salienti della gestione	62
10.1.2 Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate	63
10.1.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui.....	68
10.1.4 Conto economico	71
10.1.5 Stato patrimoniale	76
11. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	83

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Emolumenti e rimborsi spese organi amministrazione e controllo	9
Tabella 2 - Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP - 2017-2019	16
Tabella 3 - Spesa per il personale AdSP 2017-2018	18
Tabella 4 - Costo medio unitario personale.....	19
Tabella 5 - Premi di risultato erogati	22
Tabella 6 - Piano triennale opere pubbliche.....	27
Tabella 7 - Spese sostenute per relazioni pubbliche (2015-2018)	28
Tabella 8 - Procedure negoziali Consip	29
Tabella 9 - Servizi di interesse generale	31
Tabella 10 - Spese manutenzione ordinaria opere portuali	33
Tabella 11 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali	38
Tabella 12 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali	38
Tabella 13 - Spesa avanzamento opere infrastrutturali 2018	39
Tabella 14 - Traffico di merci e passeggeri - Venezia	44
Tabella 15 - Traffico di merci e passeggeri - Chioggia	45
Tabella 16 - Elenco titolari concessione – art. 18 con indicazione modalità affidamento concessione	49
Tabella 17 - Rapporto accertamenti/entrate correnti da concessioni demaniali- incidenza	51
Tabella 18 - Principali saldi contabili della gestione.....	62
Tabella 19 - Andamento entrate e delle uscite.....	63
Tabella 20 - Rendiconto finanziario – Parte entrata.....	64
Tabella 21 - Entrate tributarie.....	65
Tabella 22 - Redditi e proventi patrimoniali.....	66
Tabella 23 - Rendiconto finanziario – parte uscita	67
Tabella 24 - Gestione residui attivi e passivi.....	70
Tabella 25 . Conto economico (art. 38, c. 1 Regolamento amministrazione contabilità AdSP)	74
Tabella 26 - Conto economico riclassificato ex art. 2425 Codice civile.....	75
Tabella 27 - Dettaglio immobilizzazioni immateriali.....	76
Tabella 28 - Stato patrimoniale – attività	78
Tabella 29 - Stato patrimoniale – passività.....	79
Tabella 30 - Conto economico consolidato AdSP	81
Tabella 31 - Stato patrimoniali consolidato AdSP - Attivo	81
Tabella 32- Stato patrimoniali consolidato AdSP - Passivo	82

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo del 1958 n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2018 dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, già AP di Venezia nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

Il precedente referto, relativo agli esercizi 2016-2017 dell'AdSP, è stato approvato con determinazione n. 59 del 28 maggio 2019 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 166.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

Con legge del 28 gennaio 1994 n. 84, di riassetto della legislazione in materia portuale, vennero istituite le *Autorità portuali*. Il decreto legislativo del 4 agosto 2016, n. 169 ha operato la riorganizzazione, la razionalizzazione e la semplificazione delle Autorità portuali in nuovi enti pubblici non economici denominati “*Autorità di Sistema Portuale*”. In particolare, all’Autorità portuale di Venezia è succeduta l’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) comprendente i porti di Venezia e Chioggia.

L’art. 22 del citato provvedimento (disciplina transitoria) ha previsto il mantenimento in carica degli organi della soppressa Autorità portuale sino all’insediamento dei nuovi organi, rendendo pertanto operativa solo da quella data l’AdSP. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 64 del 7 marzo 2017 è stato nominato il Presidente dell’AdSP e, con successivo decreto n. 2009 del 10 marzo 2017, ne è stata ufficialmente decretata la costituzione della AdSP ed il subentro alla soppressa AP di Venezia.

Ai sensi della legge n. 84 del 1994, come modificata dal richiamato d.lgs. n. 169 del 2016, l’AdSP MAS è quindi ente pubblico non economico dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Una dettagliata esposizione normativa si ritrova nel referto relativo agli anni 2016/17.

Di rilievo strategico appare, poi, l’approvazione del d.l. n. 91 del 2017, convertito dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, con il quale si autorizzano gli Enti portuali all’organizzazione amministrativa e alla gestione di Zone economiche speciali (ZES) con l’intento di favorire lo sviluppo delle imprese collegate alla logistica marittima. Tali zone, sulla scorta delle esperienze straniere, possono rivelarsi strumento idoneo a sostenere lo sviluppo economico, la produzione, gli investimenti, l’importazione e l’esportazione e a contrastare i periodi di recessione economica¹.

In questa sede preme evidenziare che per quanto riguarda il regime fiscale, la Commissione europea ha ribadito la posizione già assunta sulla disciplina da applicare alle attività svolte dagli enti portuali² e, con una nota del 3 aprile 2018, ha aperto un’istruttoria finalizzata a

¹ L’art. 22 *bis* del d. l. n. 119 del 2018 ha modificato l’art. 6, c. 4 del decreto citato, prevedendo che “nell’ipotesi in cui i porti inclusi nell’area della ZES rientrino nella competenza territoriale di un’AdSP con sede in altra regione, il presidente del Comitato di indirizzo è individuato nel Presidente dell’AdSP che ha sede nella regione in cui è istituita la ZES”.

² Da ultimo si veda la nota Commissione europea, Direzione generale *Competition* del 3 aprile 2018 concernente: Aiuti di Stato SA. 38399 (2018/E) – Sistema di tassazione nei porti italiani. Al riguardo il MIT, Direzione generale per la vigilanza sulle

verificare l'incompatibilità del regime in esenzione fiscale degli Enti portuali italiani con la disciplina dell'Unione europea in materia di aiuti di stato; in particolare, con l'art. 107 TFUE. La Commissione ha ritenuto che tutte le attività svolte dagli enti portuali siano attività di natura economica e, pertanto, soggette a tassazione ordinaria. I gruppi della Commissione Trasporti della Camera, in data 26 febbraio 2020 hanno approvato all'unanimità una risoluzione per scongiurare la tassazione dei porti italiani chiesta dalla Commissione europea ed hanno impegnato il Governo a proseguire l'impegno nei confronti delle istituzioni europee al fine di addivenire ad una revisione della decisione della Commissione stessa.

Sono state promosse riunioni urgenti della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale ed è stato organizzato un gruppo tecnico-giuridico, con l'ausilio dei dirigenti del Ministero, di componenti del Consiglio di Stato e dell'Avvocatura dello Stato, con il concorso delle forze sociali del *cluster* marittimo portuale, per definire una dettagliata posizione nazionale nei confronti della Commissione europea, mirante a raggiungere l'obiettivo della sospensione della procedura di infrazione. Nel sottolineare che dall'eventuale consolidarsi della posizione della Commissione europea potrebbero derivare significativi impatti negativi sui bilanci delle AdSP, questa Corte, al fine di un corretto inquadramento della vicenda, ritiene di dover richiamare quanto evidenziato dalla Suprema Corte di cassazione che con recentissimi pronunciamenti (Cass. civ., Ord. Sez. 5, Ord. n. 6716 e 6717, Anno 2020 del 10 marzo 2020) ha sottolineato che: *"I canoni percepiti dalle Autorità portuali per la concessione di aree demaniali marittime non sono soggetti ad Iva, né ad Ires, trattandosi di importi corrisposti per lo svolgimento di attività proprie delle finalità istituzionali di tali enti pubblici non economici - ossia, per garantire, in sostituzione dello Stato, la funzionalità dei porti - che vengono poste in essere in base ad un piano regolatore eterodeterminato e con l'attribuzione di poteri di vigilanza e sanzionatori, estesi fino alla revoca dell'atto concessorio in caso di non corretto perseguimento degli obbiettivi fissati ovvero di inadempimento, da parte del concessionario, degli obblighi assunti"* (Cass. n. 11261/2015; v. anche

Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, in sede istruttoria ha comunicato che nel 2013 la Commissione europea Dg concorrenza ha avviato un'indagine mediante questionario per l'acquisizione di alcune informazioni sul funzionamento dei porti italiani e sulla tassazione ad essi applicabile. In particolare l'attenzione si è soffermata su proprietà, gestione pubblica o privata delle infrastrutture, autonomia finanziaria del gestore del porto, tipologia di traffico; se forniscono servizi portuali o questi sono forniti da privati; quali siano le fonti delle entrate degli enti di gestione dei porti e la quota tipica rappresentata dai diritti d'uso dell'infrastruttura portuale rispetto alle entrate dei porti; le modalità di rilascio delle concessioni demaniali e sulle modalità di calcolo dei canoni concessori; i tipi di diritti, imposte, tasse applicate dagli enti di gestione dei porti e le modalità in cui tali diritti, imposte, tasse sono fissati, modificati, aggiornati o se siano previste deroghe al pagamento di tali diritti, tasse; le modalità di finanziamento pubblico degli investimenti nelle infrastrutture e le relative fonti di finanziamento; la descrizione completa del regime di tassazione del reddito delle società e se gli enti di gestione dei porti e i fornitori di servizi portuali siano assoggettati al regime generale di tassazione del reddito delle società o se esista un regime di tassazione delle società specifico per i porti.

Cass. n. 4925 e 4926/2013 nonché n. 20027/2015, in materia di IRPEG).

Già in passato la Suprema corte di Cassazione aveva stabilito che *“le attività svolte dalla Autorità portuale (quali, ad esempio, la concessione delle banchine portuali, peraltro obbligatoria ex lege) sono indubbiamente riconducibili nell’alveo delle funzioni statali e non possono essere ricomprese nell’ambito di una attività di impresa, dovendo essere funzionali e correlate all’interesse statale al corretto funzionamento delle arie portuali, concretandosi in poteri conferiti esclusivamente a tal fine, (cfr. l. n. 84 del 1994, per la scelta dei concessionari) con una discrezionalità vincolata, sottoposta a controlli da parte del Ministero dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)”*.

Il Ministero dell’economia e delle finanze, 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 regime anche per le AdSP della rilevazione SIOPE secondo le modalità previste dall’art. 14 della l. n. 196 del 2009³. L’entrata in vigore della nuova codifica gestionale è avvenuta il 1° gennaio 2019.

Si evidenzia, inoltre, che l’art. 107 del recente decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18 (c.d. Decreto “Cura Italia”), a causa del perdurare della situazione di emergenza sanitaria derivante dalla diffusione pandemica del virus *Covid-19* e delle crescenti difficoltà economiche e organizzative che ne sono derivate, ha disposto che gli enti pubblici non economici possono procedere all’approvazione dei bilanci consuntivi 2019 entro i mesi di giugno/luglio 2020 o in caso di ulteriore permanenza dell’emergenza sanitaria entro settembre 2020.

Il medesimo decreto-legge n. 18 del 2020, all’art. 92, comma 2, per contrastare e contenere le ricadute economiche negative derivanti dalla diffusione del *Covid-19* su tutto il territorio nazionale ed internazionale ha disposto la posticipazione del pagamento dei canoni e dei diritti portuali dovuti ai sensi del d.m. art. 36 cod. nav. e degli artt. 16-17 e 18 della legge n. 84 del 1994.

Ulteriori misure di sostegno agli operatori e alle imprese portuali sono state disposte dall’art. 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 che, in particolare, al comma 1, lettera a) ha ribadito la possibilità per le AdSP di ridurre l’importo dei canoni concessori dovuti in relazione all’anno

³ Ai sensi dell’art. 14, c. 6 della legge n. 196 del 2009, le amministrazioni pubbliche, con l’esclusione degli enti di previdenza, trasmettono quotidianamente alla banca dati Siope, tramite i propri tesorieri o cassieri, i dati concernenti tutti gli incassi e i pagamenti effettuati, codificati con criteri uniformi su tutto il territorio nazionale, e le banche incaricate dei servizi di tesoreria e di cassa e gli uffici postali che svolgono analoghi servizi non possono accettare disposizioni di pagamento prive della codificazione uniforme.

2020 nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, allo scopo anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione⁴. Il richiamato provvedimento prevede che le AdSP possono corrispondere, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un contributo, nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2020, pari ad euro 60 per ogni dipendente e in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza Covid-19⁵. Al fine di ridurre gli effetti economici derivanti dalla diffusione del Covid-19 e dalle conseguenti misure di prevenzione e contenimento adottate, il provvedimento *de quo* prevede, inoltre, la proroga⁶ di due anni della durata delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro portuale temporaneo, ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la proroga di 12 mesi della durata delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali rilasciate ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, delle concessioni rilasciate ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, 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. Il richiamato decreto-legge n° 34 del 2020 prevede, inoltre, l'applicazione a favore dei lavoratori operanti nei settori del magazzinaggio e supporto ai trasporti delle agevolazioni di cui ai commi da 98 a 106 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016). Il provvedimento dispone, infine, un indennizzo per le ridotte prestazioni dalla società di ormeggiatori di cui all'articolo 14, comma 1- *quinquies*, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 nel limite complessivo di euro 24 milioni per l'anno 2020. Per le sopramenzionate finalità è istituito presso il MIT un fondo, con una dotazione complessiva di

⁴ La riduzione può essere riconosciuta, per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2020 e il 30 giugno 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019;

⁵ Tale contributo erogato dalla AdSP ed è cumulabile con l'Indennità di mancato avviamento (IMA) di cui all'articolo 17, comma 15, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.2.

⁶ Proroga di autorizzazioni o concessioni attualmente in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2020 e la data di entrata in vigore del presente decreto 4. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle autorizzazioni o delle concessioni previste dagli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ovvero dell'articolo 36 del codice della navigazione, già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020.

euro 30 milioni per l'anno 2020. Al fine di far fronte alle fluttuazioni dei traffici portuali merci e passeggeri riconducibili all'emergenza Covid-19, fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato d'emergenza, le AdSP possono, con provvedimento motivato, a destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti.

Si rammenta che le AdSP, come da ultimo nel comunicato ISTAT pubblicato in Gazzetta Ufficiale – Serie Generale n. 226 del 28 settembre 2018, sono inserite nel conto consolidato del bilancio dello Stato ai sensi dell'art. 1 c. 3 della l. n. 196 del 2009 tra le “Amministrazioni locali”.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

2.1 Ordinamento e composizione

Gli Organi dell'Autorità portuale nella configurazione antecedente la riforma, sino alla costituzione dell'AdSP, sono stati il Presidente, il Comitato portuale, il Segretario generale ed il Collegio dei revisori dei conti. A seguito della riforma operata dal d.lgs. n. 169 del 2016 è stata prevista una configurazione più snella dell'organo di governo, ora denominato Comitato di gestione⁷, composto dal Presidente dell'AdSP nominato dal MIT, dal Direttore marittimo in rappresentanza della Capitaneria di porto, da rappresentanti della Regione e dei Comuni del territorio ove insiste l'Ente portuale. Invariato resta il collegio dei revisori dei conti.

Presidente

Il Presidente dell'AdSP è stato nominato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 74 del 7 marzo 2017, con efficacia quadriennale a decorrere dall'8 marzo 2017; nel 2018 è stato corrisposto un emolumento⁸ pari a euro 230 mila (euro 224 mila nel 2017), più rimborsi spese di euro 55 mila (euro 45 mila nel 2017) e contributi Inps per euro 23 mila (28.010 nel 2018)⁹.

⁷ Al Comitato di gestione la legge ha assegnato i compiti di adozione del piano regolatore di sistema portuale, approvazione del piano operativo triennale, che individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche; l'approvazione del bilancio di previsione, delle note di variazione e del conto consuntivo. Lo stesso organo predispone, su proposta del Presidente dell'AdSP, il regolamento di amministrazione e contabilità dell'Ente; approva la relazione annuale sull'attività dell'Ente, esprime i pareri in merito alle concessioni demaniali; autorizza le imprese portuali allo svolgimento delle attività; delibera sulla dotazione organica dell'Ente e sul recepimento degli accordi contrattuali e, non ultimo, su proposta del Presidente dell'AdSP, nomina il Segretario generale.

⁸ Determinato con deliberazione del Comitato di gestione n. 4 del 25 luglio 2017, nel rispetto dei limiti stabiliti con decreto MIT n. 456 del 16 dicembre 2016: euro 170.000 quale emolumento fisso da riconoscere in dodici mensilità ed euro 60.000 quale emolumento variabile massimo legato al raggiungimento degli obiettivi individuati dal MIT con la direttiva n. 245 del 31 maggio 2017. Con la richiamata Direttiva MIT è stato individuato un unico obiettivo istituzionale generale: *"Completamento della fase di start-up relativa all'istituzionale dell'AdSP"*, a sua volta declinato in tre obiettivi operativi: ridefinizione dell'organizzazione degli uffici, operatività delle articolazioni organizzative, consolidamento della cultura della trasparenza e della prevenzione della corruzione. Il MIT ha sollecitato l'invio della documentazione all'AdSP e ha trasmesso al Gabinetto del Ministro il *report* descrittivo del grado di realizzazione degli obiettivi operativi e della valutazione dei comportamenti organizzativi che hanno evidenziato il parziale conseguimento (98,5) a causa della tardiva costituzione dell'OIV. Con la successiva direttiva del Ministro delle infrastrutture e trasporti n. 193 del 13 aprile 2018 sono stati individuati gli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento del Presidente per l'anno 2018. Tra gli obiettivi istituzionali generali è l'accrescimento della maturità tecnica e amministrativa dei progetti infrastrutturali in corso, il recepimento della direttiva concessioni n. 3087 del 5 febbraio 2017 e la definizione del Piano dell'organico del porto, mentre tra gli obiettivi strategici particolari sono previsti l'avvio degli interventi di delocalizzazione dell'approdo delle Grandi navi e studi, analisi e attività di ricerca volti alla minimizzazione degli impatti del Sistema MOSE sulla portualità.

⁹ L'art. 8, co. 2 della l. n. 84 del 94 dispone che il Presidente è sottoposto ai limiti e alle preclusioni in materia di inconferibilità e incompatibilità di cui all'art. 53 del d.lgs. n. 165 del 2001, del d.lgs. n. 39 del 2013, nonché ai limiti retributivi di cui alla legge n. 214 del 2011.

Comitato di gestione

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 21 del 17 luglio 2017¹⁰ è stato costituito il Comitato di gestione e sono stati nominati i suoi componenti per un quadriennio, nella seguente composizione: Presidente dell'Autorità stessa, Direttore marittimo del Veneto, Comandante del Porto di Chioggia, rappresentante della Città metropolitana di Venezia e rappresentante della Regione Veneto. Il Comitato di gestione ha quantificato in euro 30, in coerenza con l'art. 3 del decreto ministeriale 16 dicembre 2016, n. 456, il compenso per ogni seduta e ha adottato il Regolamento che disciplina lo svolgimento delle attività¹¹. Dal rendiconto finanziario gestionale del 2018 risultano impegni per indennità di carica del Comitato di gestione pari a euro 4.600 (9.000 nel 2017).

Collegio dei revisori dei conti

Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e tre supplenti, nominati con decreto MIT tra gli iscritti all'albo dei revisori legali dei conti, per il periodo 2017 - 2021, tra i quali rappresentanti del MEF ai sensi dell'articolo 10, comma 19, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111; è stato costituito, nell'attuale composizione, con d.m. 20 giugno 2017.

Il MIT¹² ha confermato, nelle more del perfezionamento del decreto interministeriale di cui all'art. 13, comma 2, del d.lgs. n. 169 del 2016, il trattamento di missione e le indennità di carica secondo le percentuali indicate nel d.m. del 18 maggio 2009, n. 412¹³, che prende a riferimento il compenso spettante al Presidente dell'Ente, secondo le percentuali di seguito specificate: l'otto per cento al Presidente, il sei per cento ai componenti effettivi, l'un per cento ai componenti supplenti.

Ai membri del Collegio dei revisori dei conti era riconosciuto nel 2016 un gettone di presenza di euro 110,50, ridotto euro 30 dal 2017, cui sono state applicate le riduzioni di legge. Dal rendiconto finanziario gestionale relativo all'esercizio in esame risultano impegni per

¹⁰ Ai sensi della nota MIT 11205 del 26 aprile 2018, con decreto n. 97 del 4 giugno 2018 è stata disposta l'integrazione della composizione del Comitato di gestione con il Direttore marittimo del Veneto e il Comandante del Porto di Chioggia.

¹¹ Deliberazioni n. 5 del 25 settembre 2017 e n. 5 del 11 ottobre 2018 del Comitato di gestione.

¹² Note MIT n. 24769 del 11 settembre 2017 e n. 32078 del 30 novembre 2017.

¹³ Sul punto si osserva che il MEF, aveva a suo tempo osservato che "il d.m. 18/5/2009 non può avere effetto essendo stato emanato senza tener conto della procedura indicata nella Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 9 gennaio 2001." La menzionata Direttiva e la successiva circolare esplicativa (PCM DICA, circolare n. 4993 del 29 maggio 2001) individuano parametri oggettivi di natura economico-finanziaria (quali ad es. composizione e natura delle poste di bilancio, entità del patrimonio) e ordinamentale (quali ad es. la composizione degli organi, l'assetto strutturale, l'articolazione sul territorio nazionale) di pesatura dell'Ente attraverso i quali, previo apprezzamento della tipologia di incarico e delle caratteristiche professionali del soggetto da incaricare, si provvede a determinare l'entità del compenso.

indennità di carica e rimborsi spese per i membri del Collegio dei revisori dei conti pari a circa euro 51 mila nel 2018 (euro 55 mila nel 2017) e rimborsi spese per euro 9 mila. A decorrere dal 2009, ai componenti del Collegio dei revisori dei conti con residenza anagrafica in un Comune diverso da quello nel quale l'Ente ha sede principale o rispetto a quello ove vengono svolte le riunioni è riconosciuto lo stesso trattamento di missione previsto per i dirigenti dell'Ente.

2.2 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Nel prospetto che segue è riportata, distinta per esercizio finanziario, la spesa impegnata per il pagamento delle indennità spettanti agli organi di amministrazione e controllo, comprensiva dei rimborsi spese. Gli importi impegnati nel biennio 2017-2018 sono posti a raffronto tra loro.

Tabella 1 - Emolumenti e rimborsi spese organi amministrazione e controllo

Esercizio	2017	2018	Var % 18/17	Incidenza
Presidente	309.150	309.502	0,11	82
Comitato di Gestione	9.312	4.596	-50,64	1
Organo di controllo	55.477	61.667	11,16	16
TOTALE	373.939	375.765	0,49	

Fonte: AdSP MAS

Relativamente al trattamento economico del Presidente si evidenzia che l'art. 13, comma 1, del decreto legge 24 aprile 2014, n. 66 convertito con modificazioni dalla legge 23 luglio 2014, n. 89 ha fissato in euro 240 mila annui il limite retributivo riferito al primo presidente della Corte di cassazione da far valere, a decorrere dal 1° maggio 2014, quale livello remunerativo massimo onnicomprensivo annuo per chiunque riceve emolumenti o retribuzioni a carico delle finanze pubbliche, secondo quanto previsto dagli articoli 23-bis e 23-ter del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Il successivo decreto MIT n. 456 del 16 dicembre 2016, all'art. 2, ha stabilito per il trattamento economico dei Presidenti di AdSP il limite di euro 230 mila annui¹⁴, al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali a carico dei soggetti percipienti.

Con riferimento alle misure di contenimento della spesa pubblica si richiama l'attenzione dell'Ente sulle disposizioni di cui all'art. 1, comma 214, della legge n. 266 del 2005, che trovano applicazione nei confronti di tutte le Amministrazioni di cui all'articolo 1 comma 2 del d.lgs. n. 165 del 2001. Infatti, a seguito del venir meno per tutto il personale delle amministrazioni

¹⁴ L'emolumento si compone di una parte fissa non superiore a euro 170 mila e una variabile non superiore a euro 60 mila legati al conseguimento di obiettivi individuati con apposita direttiva del MIT.

pubbliche dell'indennità di trasferta per missioni all'interno del territorio nazionale e delle indennità supplementari sui titoli di viaggio, la voce "Indennità e rimborso spese per missioni" può riguardare le sole spese ammesse al rimborso, quali vitto, alloggio e pernottamento, biglietti di viaggio in treno, nave o aereo. Inoltre, l'art. 6, comma 12, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, conv. con legge 30 luglio 2010, n. 122, ha previsto che le Amministrazioni pubbliche non possono effettuare spese per missioni, anche all'estero - salvo deroghe puntualmente individuate - per un ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 e che gli atti e i contratti posti in essere in violazione di tale norma costituiscono illecito disciplinare e determinano responsabilità erariale.

Ad avviso di questa Corte, le disposizioni di cui all'art. 1, comma 214, l. n. 266 del 2005, relative alla soppressione dell'indennità di trasferta, trovano applicazione nei confronti di tutte le amministrazioni di cui all'articolo 1 comma 2 del d.lgs. n. 165 del 2001, ivi perciò incluse le AdSP e, conseguentemente, la predetta voce di bilancio "Indennità e rimborso spese per missioni" deve comprendere le sole spese ammesse al rimborso quali vitto, alloggio e pernottamento, biglietti di viaggio in treno, nave o aereo.

L'AdSP in sede istruttoria ha evidenziato che *"per quanto attiene l'applicabilità del comma 12, dell'art. 6 del d.l. n. 78 del 2010 il Ministero dell'economia e delle finanze, con nota prot. n. 165737 del 17/06/2019 trasmessa alla Scrivente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota prot. n. 20680 del 23/07/2019 (prot. AdSPMAS n. 10662 del 23/07/2019), ha comunicato che la limitazione stabilita dal quinto periodo dell'art. 6, co. 12, del d.l. 78/2010 riferita alle indennità di missione di cui all'art. 28 del d.l. 223/2006 non trova attuazione nei confronti delle Autorità di sistema portuale in quanto si applicano –solo– i principi del d.lgs. 165/2001. Conseguentemente la materia dei trattamenti da corrispondere al personale per missioni e trasferte all'interno o all'esterno del territorio nazionale resta disciplinata dai contratti collettivi nazionali dei lavoratori dei porti."*

Inoltre, per ciò che riguarda l'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 1, co. 214 della l. 266/2005, l'AdSP ha evidenziato che *"il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con nota n. 13209 del 09/05/2017 ha formulato un parere secondo il quale le norme richiamate dal co. 214 dell'art. 1 della legge 266 del 2005 attengono esclusivamente ai dipendenti statali e non ai dipendenti delle Autorità di sistema portuale."*

Questa Corte, pertanto, anche alla luce di quanto prodotto in sede istruttoria ribadisce di non poter condividere la diversa interpretazione recata, sul punto, dal MEF e dal MIT, il quale peraltro, anche nella successiva circolare n. 6339 del 7 marzo 2018, ha espresso l'avviso che

“Per quanto riguarda l’istituto dell’indennità di trasferta, anche a seguito della recente riforma portuale, che sottopone codesti enti all’osservanza dei principi contenuti nel titolo I del d.lgs. n. 165/2001 e s.m.i, in vigore dell’attuale CCNL applicabile al personale delle Autorità di sistema portuale, esso non appare né cessato né innovato sia per dipendenti che per dirigenti”.

Più in generale, il Collegio dei revisori dei conti ha dato atto dell’applicazione delle riduzioni del 10 per cento e del 5 per cento, sancite rispettivamente dall’articolo 6, comma 3, del d.l. n. 78 del 2010 e dall’articolo 5 comma 14, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, conv. con legge 7 agosto 2012, n. 135¹⁵, nonché dell’avvenuto riversamento delle somme in economia al bilancio dello Stato.

Organismo di partenariato della Risorsa Mare

Il Presidente dell’AdSP ha istituito¹⁶ l’Organismo di partenariato della risorsa mare che, pur non facendo parte degli organi dell’AdSP, è chiamato a svolgere funzioni consultive, con particolare riferimento all’adozione del Piano regolatore di sistema portuale e del Piano operativo triennale, alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell’ambito portuale suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità dell’operatività del porto, al progetto di bilancio preventivo e consuntivo e alla composizione degli strumenti di cui all’art. 9, c. 5, lettera l) della citata l. n. 84 del 1994. Ai componenti l’Organismo di partenariato non spetta alcun emolumento. Il Comitato di gestione dell’AdSP deve tener conto degli orientamenti emersi in seno all’Organismo di partenariato della risorsa mare e, nel caso le sue deliberazioni se ne discostino, tale scelta va adeguatamente e specificamente motivata. Per l’espletamento delle sue funzioni, l’Organismo può avvalersi delle strutture del Segretariato generale, secondo modalità stabilite dal Segretario generale.

Organismo del cluster marittimo

In sede istruttoria l’AdSP ha evidenziato di non aver istituito l’Organismo del *cluster* marittimo come previsto dall’art. 11 *bis*, comma 4, della legge n. 84 del 1994, poiché nell’Autorità è

¹⁵ Il comma 14 della l. n. 135 del 2012 ha previsto che “Fermo restando quanto previsto dall’articolo 6, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, relativamente alle autorità portuali le riduzioni ivi disposte sono ulteriormente aumentate del cinque per cento a decorrere dal 1° gennaio 2013 nei confronti dei presidenti, dei comitati portuali e dei collegi dei revisori dei conti, composti anche da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in possesso di specifica professionalità”.

¹⁶ Con decreto n. 23 del 19 luglio 2017, in conformità a quanto previsto dall’art. 11 *bis* della l. n. 84 del 1994 e dal decreto MIT 18 novembre 2016. Con decreto n. 133 del 16 luglio 2018 è stata integrata la composizione dell’Organismo con la nomina del rappresentante dell’impresa di cui all’art. 17 della legge n. 84 del 1994.

confluito solo il Porto di Chioggia che, in precedenza, non era sede di Autorità portuale ma, ai sensi dell'art. 14 della predetta legge n. 84 del 94, era sottoposto all'amministrazione dell'Azienda speciale della Camera di commercio di Chioggia e della Capitaneria di Porto di Chioggia per le funzioni amministrative, di polizia e di sicurezza stabilite dal Codice della navigazione e dalle leggi speciali. Le argomentazioni addotte non sembrano rappresentare esimenti della mancata attuazione di una specifica disposizione di legge, avente peraltro finalità organizzativa. Al riguardo si sollecita l'adozione di azioni che possano garantire l'ottimale pianificazione, programmazione, gestione delle risorse umane e finanziarie rese dall'AdSP e delle attività istituzionali rese nei porti di Venezia e Chioggia così da superare il dualismo gestionale-amministrativo tra l'AdSP e l'Azienda Speciale per il Porto di Chioggia (ASPO) nei compiti di gestione del personale, pianificazione e programmazione, coordinamento e promozione, realizzazione di interventi infrastrutturali ed altri interventi volti allo sviluppo ed al potenziamento del porto, la fornitura di servizi alle imprese, la gestione di aree proprie o in concessione. Si prende atto, comunque, delle oggettive difficoltà incontrate dall'AdSP nella perimetrazione demaniale realizzata anche avvalendosi del supporto dell'ASPO, dell'imminente avvio dei cantieri per i primi interventi di manutenzione e del subentro nei rapporti giuridici in particolare verso le imprese titolari di concessione demaniale del Porto di Chioggia.

3. IL PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

Segretariato generale

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali, l'AdSP si avvale della segreteria tecnico-operativa composta da personale proveniente dalla soppressa Autorità portuale di Venezia, nel contingente e nella composizione quantitativa in essere al momento della sua costituzione.

L'Ente ha provveduto, in sede di prima applicazione del complesso delle disposizioni normative di cui al d.lgs. n. 169 del 2016, ad utilizzare le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza procedere a nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, come prescritto dall'art. 22 dello stesso decreto legislativo.

Con successive disposizioni¹⁷ in attuazione delle direttive impartite dal MIT¹⁸, tenuto conto delle nuove funzioni introdotte dal d.lgs. n. 169 del 2016, l'Ente ha avviato la ridefinizione dell'organizzazione degli uffici della Segreteria tecnico-operativa e la ricognizione delle competenze e degli incarichi conferiti al personale.

Al vertice amministrativo della Segreteria tecnico - operativa è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente. A seguito di quanto disposto dal d.lgs. n. 169 del 2016 all'atto della selezione del Segretario generale devono essere contemporati profili di fiduciarità ed imparzialità e, oltre ai requisiti generali previsti per l'accesso alla dirigenza pubblica, è previsto l'espletamento di una procedura selettiva¹⁹ e il

¹⁷ Ci si riferisce, in particolare, ai seguenti atti del Presidente: decreto n. 44 del 27 novembre 2017, n. 61 del 11 gennaio 2018, n. 85 del 4 aprile 2018, n. 99 del 5 giugno 2018, n. 187 del 7 dicembre 2018 e alle seguenti disposizioni organizzative: n. 42 del 2 febbraio 2018, n. 43 del 2 febbraio 2018, n. 44 del 2 febbraio 2018, n. 45 del 2 febbraio 2018, n. 46 del 2 febbraio 2018, n. 47 del 2 febbraio 2018 con le quali sono stati ridefiniti le attribuzioni delle Direzioni affari istituzionali e demanio, Programmazione e finanza, Staff del Presidente e del Segretario generale, Pianificazione strategica e sviluppo, Direzione tecnica, Coordinamento operativo portuale).

¹⁸ La struttura organizzativa delle AdSP deve essere pienamente coerente con gli indirizzi contenuti nelle Direttive Mit n. 245 del 21 maggio 2017 e nella successiva n. 193 del 13 aprile 2018 che forniscono indicazioni circa la riorganizzazione amministrativa per favorire il consolidamento della cultura della trasparenza e della prevenzione della corruzione e della gestione, in particolare, riguardante i temi della pianificazione, delle gestione efficiente della spesa per infrastrutture e servizi, del *blending* finanziario, del *marketing* e dell'efficientamento energetico per favorire la piena realizzazione degli obiettivi fissati nella strategia di sviluppo dell'Ente.

¹⁹ L'art. 7 c. 5 del d.lgs. n. 169/2016 dispone: "Le AdSP adeguano i propri ordinamenti ai predetti principi e adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale dirigenziale e non dirigenziale nel rispetto dei principi di cui all'art. 35, c. 3, del medesimo decreto legislativo. I medesimi provvedimenti disciplinano, secondo criteri di trasparenza ed imparzialità, le procedure di conferimento degli incarichi dirigenziali".

possessiono di comprovata esperienza manageriale o di qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla legge, nonché nelle materie amministrativo-contabili²⁰.

L'attuale Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 1 del 17 luglio 2017 e del decreto del Presidente n. 22 del 18 luglio 2017, è stato assunto con contratto di lavoro a tempo determinato di durata quadriennale con contestuale collocamento in aspettativa senza assegni in quanto anch'egli già dipendente dell'Ente a tempo indeterminato con qualifica dirigenziale²¹.

Sportello unico amministrativo

Attraverso il SUA l'AdSP è chiamata a svolgere la strategica funzione di fornire servizi efficienti ad un novero molto ampio di potenziali portatori di interesse del territorio e di semplificazione amministrativa nella promozione degli insediamenti produttivi.

Il regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio del SUA²² non è stato emanato, a causa della mancata adozione delle Linee-guida da parte del MIT.

Considerata l'esigenza di accrescere la competitività del sistema portuale nazionale si evidenzia la necessità di dare urgente attuazione a tale prescrizione, finalizzata a facilitare il transito di merci e riduzione dei tempi e dei costi e a tenere indenne l'amministrazione da eventuali danni da ritardo o da disservizio nei confronti di cittadini e imprese.

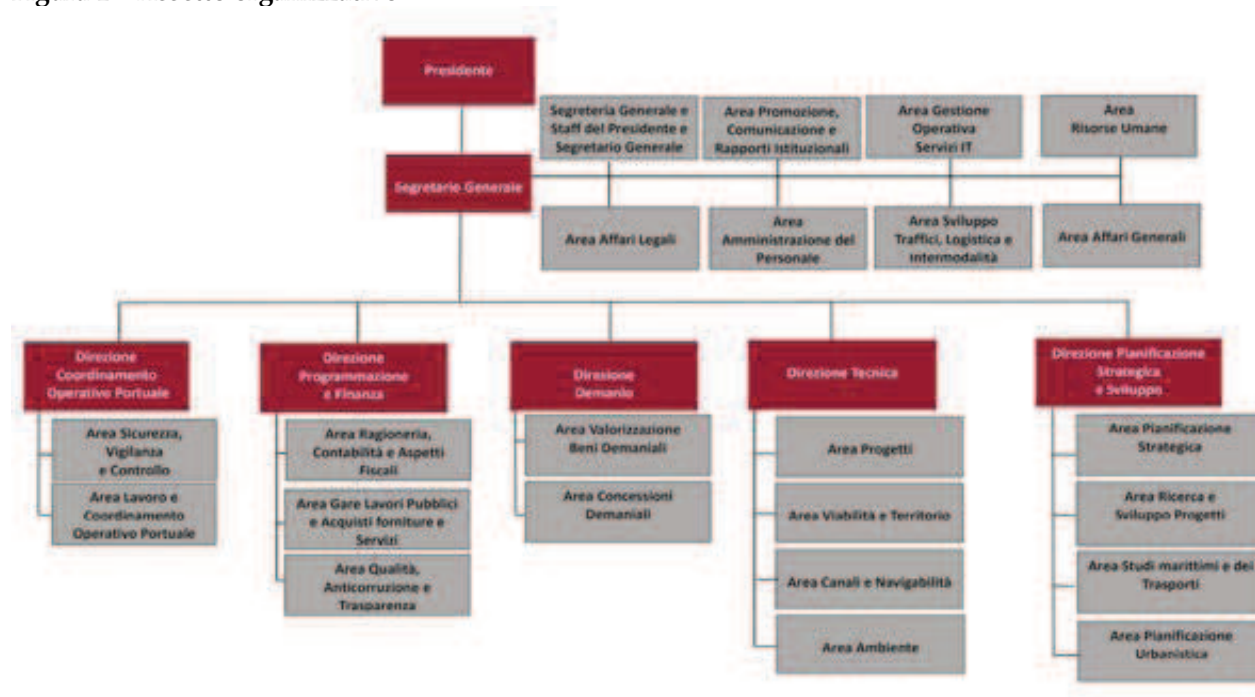
L'assetto della Segreteria tecnico operativa, come ridefinita il 7 dicembre 2018, è riportato nella figura n. 1.

²⁰ Il d.lgs. n. 169 del 2016 ha espunto la figura del Segretario generale dagli organi istituzionali disponendo che il nuovo Segretario generale è nominato dal Comitato di gestione, su proposta del presidente dell'AdSP ed è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'art. 53 del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e del d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39, nonché sui limiti retributivi di cui all'art. 23-ter del d.l. n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 214 del 2011. Il contratto di diritto privato stipulato dal Segretario generale si conforma alla contrattazione collettiva di riferimento delle AdSP.

²¹ Ai sensi dell'art. dall'art. 6 comma 5 della l. n. 84 del 1994.

²² Da adottarsi ai sensi dell'art. 15 bis comma 1 legge n. 84 del 1994.

Figura 1 – Assetto organizzativo



3.2 La dotazione organica e il personale in servizio

Va sottolineato come la pianta organica vigente, nonostante il tempo trascorso, le intervenute modifiche organizzative e la necessità di adeguamento al piano dei fabbisogni, sia ancora quella approvata con delibera dell'allora Comitato portuale del 18 giugno 2009 per l'ex Autorità portuale di Venezia. Al riguardo l'AdSP anche alla luce delle nuove funzioni e compiti, tra cui l'ampliamento delle competenze al Porto di Chioggia introdotti dal d.lgs. n.169 del 2016 è tenuto a adeguare le politiche di pianificazione e programmazione del personale alle previsioni dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 165 del 2001, come modificato dall'articolo art. 4, del decreto legislativo n. 75 del 2017. In particolare, l'Ente dovrà, superando il tradizionale concetto di dotazione organica, assicurare la massima coerenza tra il piano triennale dei fabbisogni e l'organizzazione degli uffici attraverso il prescritto Piano triennale di fabbisogno del personale quale strumento programmatico, modulabile e flessibile, strategico per individuare le effettive esigenze di personale in relazione alle funzioni istituzionali ed agli obiettivi di *performance* organizzativa, efficienza, economicità e qualità dei servizi resi a imprese e cittadini. Il Piano triennale dei fabbisogni di personale (PTFP) dovrà svilupparsi, nel rispetto dei vincoli finanziari, in armonia con gli obiettivi generali di governo e specifici dell'AdSP definiti nel ciclo della *performance* coerentemente con le previsioni del decreto legislativo n. 150 del 2009.

La dotazione organica vigente al 31 dicembre 2018 prevede complessivamente n.92 unità (il Segretario generale, vertice amministrativo, 5 unità con qualifica dirigenziale, 31 unità con qualifica di quadro e 55 unità impiegatizie di varia qualifica), mentre la consistenza effettiva del personale dipendente è pari a 87 unità come evidenziata dalla seguente tabella.

Tabella 2 – Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP - 2017-2019

	Pianta organica (delibera n. 6 del 2009)	In servizio al 2017		In servizio al 2018		In servizio al 2019	
		Tempo indeterminato	Tempo determinato	Tempo indeterminato	Tempo determinato	Tempo indeterminato	Tempo determinato
Segretario generale	1	1		1		1	
Dirigenti	5	4***		5***		5***	
Quadri	31	24		24		23	
Impiegati	55	59	4*	58	2**	56	3
Totale	92	88	4	88	2**	85	3

Fonte: AdSP MAS

* di cui 2 con onere totale a carico di progetti europei.

** di cui 1 con onere totale a carico di progetti europei.

*** comprensivo di un dirigente in aspettativa senza assegni ai sensi della legge n. 84 del 1994.

L'AdSP ha precisato che tutto il soprarichiamato personale opera nell'unica sede di Venezia in quanto nel Porto di Chioggia non vi è alcuna sede distaccata.

3.3 Questioni attinenti al rapporto di lavoro del personale

In sede istruttoria l'AdSP ha evidenziato che "la legge n. 84 del 1994, così come novellata dal d.lgs. 169 del 2016, esclude l'applicabilità del d.lgs. n. 165 del 2001 rispetto al rapporto di lavoro in essere con i dipendenti delle Autorità di sistema portuale, ciò in considerazione della natura privatistica dello stesso"²³. La problematica è stata ampiamente trattata nel precedente referto. L'AdSP ha adottato, con decreto n. 68 del 2 febbraio 2018 del Presidente dell'AdSP, il Regolamento per il reclutamento del personale, che ha ricevuto l'approvazione dal Ministero vigilante con note del 19 gennaio 2018 e del 24 luglio 2018²⁴ con la conseguente predisposizione di bandi per il conferimento degli incarichi dirigenziali e la copertura di varie qualifiche e profili professionali vacanti in pianta organica.

La medesima AdSP ha, inoltre, emanato il Regolamento per le progressioni interne di carriera e sono stati attribuiti, sulla base di istruttorie di verifica della presenza di personale

²³ Autorità di sistema portuale, riscontro istruttorio (noto Prot. n. 1560 del 31.01.2019), pg 5.

²⁴ MIT nota DGVPTM/DIV. 2/PS Prot. n. 1698 del 19/01/2018 (prot. AdSPMAS n. 1093) e con nota DGVPTM/DIV.2/FF Prot. n. 19928 del 24/07/2018 (prot. AdSP MAS n. 9850).

dipendente in possesso delle abilità professionali atte a ricoprire tali posizioni, avanzamenti nei livelli professionali con inquadramenti del personale al livello superiore ai sensi e per gli effetti del vigente CCNL dei lavoratori dei porti²⁵.

Con decreto del Presidente AdSP n. 66 del 31 gennaio 2018 è stato adottato il Codice di comportamento dei dipendenti in attuazione di quanto previsto dall'articolo 54 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

3.4 Incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi

L'AdSP ha comunicato di aver provveduto alla pubblicazione delle informazioni concernenti i compensi percepiti dai propri dipendenti per incarichi anche relativi a compiti e doveri d'ufficio ai sensi dell'articolo 53 del d.lgs. n. 165 del 2001 e dell'articolo 18 del d.lgs. n. 33 del 2013.

3.5 Spesa del personale

Come evidenziato dalla Corte nel pregresso referto, la situazione retributiva del personale dell'Ente necessitava di un allineamento con i principi generali, di cui al Titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 applicabili anche al personale dipendente dell'AdSP soprattutto a seguito delle previsioni normative introdotte dal d.lgs. n. 169 del 2016. Nel 2018 l'Ente portuale ha, in tale direzione, avviato il percorso per rendere il trattamento economico del personale dipendente conforme alla sopravvenuta disciplina ed ai già citati principi generali. Al personale dipendente dell'AdSP è stato applicato il CCNL dei lavoratori dei porti²⁶ per le annualità 2016-2018 che è stato recepito, a livello di Ente, con la deliberazione n. 5 del 2016 del Comitato portuale. Con deliberazione n. 8 del 19 ottobre 2018 è stato recepito il nuovo contratto di II livello, per il solo anno 2018, in luogo di quello siglato il 17 dicembre 2015 scaduto il 31 dicembre 2017, in cui sono individuati gli importi base del premio di risultato diversificati per livello di inquadramento professionale.

Gli oneri da contrattazione decentrata passano da euro 356.901 del 2016 a euro 462.961 del 2017

²⁵ L'art. 4, penultimo paragrafo del CCNL dei lavoratori dei porti che promuove Iniziative datoriali volte a valorizzare il personale dipendente interno, prima di avvalersi di risorse esterne, in possesso di esperienze professionali coerenti con la posizione da ricoprire, con particolare riguardo a quelle maturate dal lavoratore nel settore specifico.

²⁶ Il CCNL regola i rapporti di lavoro tra le imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge n. 84 del 1994 e successive modificazioni, le Autorità portuali, i soggetti di cui all'articolo 17, comma 2 (imprese), comma 5 (agenzie) della predetta legge ed il personale da esse dipendente, ivi compresi i lavoratori e i soci lavoratori delle imprese di cui all'articolo 21 della richiamata legge n. 84 del 1994.

a euro 669.750 nel 2018 facendo registrare un incremento del 44,67 per cento. In ordine alla congruità di tale spesa, il Collegio dei revisori dei conti ha precisato che “non esiste uno specifico parere in merito”, che la valutazione complessiva sulla congruità degli stanziamenti di bilancio è stata fatta in occasione dell’approvazione dei documenti contabili che implicitamente inglobano le poste relative all’adeguamento contrattuale nel rispetto dell’equilibrio complessivo di bilancio” e che “gli importi riconosciuti in sede di contrattazione non sembrano discostarsi dai valori medi sia riferiti al settore portuale, sia ad altri settori del pubblico impiego pari a circa 1/3 del valore del contratto di primo livello”.

Al riguardo si evidenzia che a termini dell’art. 20 comma 2 lettera h) del d.lgs. n. 123 del 2011 i revisori dei conti oltre al controllo sulle variazioni di bilancio sono tenuti specificamente ad “effettuare il controllo sulla compatibilità dei costi della contrattazione collettiva integrativa con i vincoli di bilancio e quelli derivanti dall’applicazione delle norme di legge, con particolare riferimento alle disposizioni inderogabili che incidono sulla misura e sulla corresponsione dei trattamenti accessori”.

Tabella 3 - Spesa per il personale AdSP 2017-2018

Tipologia emolumento	2017	Incidenza %	2018	Incidenza %	□ % 18/17
Emolumenti fissi	3.768.080	57,5	3.496.734	53,6	-7,20
Emolumenti variabili	477.701	7,3	479.353	7,3	0,35
Oneri da contrattazione decentrata	462.961	7,1	669.750	10,3	44,67
Oneri da rinnovi contrattuali	-	-	21.484	0,3	-
Emolumenti Segretario generale	82.088	1,3	207.386	3,2	152,64
Indennità e rimborso spese missioni in Italia	24.122	0,4	37.402	0,6	55,05
Indennità e rimborso spese missioni estero	39.849	0,6	23.955	0,4	-39,89
Altri oneri per il personale	196.694	3,0	146.498	2,2	-25,52
Emolumenti altri	42.700		23.500		-44,96
Spese formazione	159.493	2,4	130.278	2,0	-18,32
Oneri prev.li assist.li e fiscali	1.295.363	19,8	1.286.456	19,7	-0,69
TOTALE	6.549.051		6.522.796		-0,40

Fonte: elaborazione Corte conti su dati bilancio AdSP

La seguente tabella evidenzia il costo medio unitario con la precisazione che la copertura dell’organico è stata calcolata sulla base dell’effettivo servizio nel corso dell’anno.

Tabella 4 – Costo medio unitario personale

2018				
Posizioni	Pianta organica approvata	Copertura effettiva dell'organico	Costo annuo	Costo medio unitario
DIRIGENTI	5,00	3,00	66.197,80	200.065,93
QUADRI	31,00	23,44	1.973.702,52	84.206,32
IMPIEGATI	55,00	59,88	3.142.173,37	52.471,20
Totali	91,00	86,32	5.716.073,68	66.217,53

Fonte: elaborazione Corte conti su dati AdSP

L'AdSP ha precisato che gli scostamenti della consistenza (88 unità e 86,32 unità) e del costo del personale (euro 5.716.074 ed euro 6.843.426) del personale evidenziati nelle tabelle n. 2,4,25 e 26 sono da ricondurre, principalmente, alla diversa modalità di conteggio adottata dall'Ente. In particolare, nella tabella n. 2 il personale è stato calcolato come unità intera, mentre nella tabella n. 4 il computo del personale è stato effettuato avendo a riguardo la data di effettiva assunzione/cessazione, valorizzando il personale a tempo parziale sulla base dell'effettiva prestazione resa in corso d'anno e senza considerare il Segretario generale. In ordine ai mancati recuperi delle somme stipendiali erogate in difformità del decreto-legge n. 78 del 2010, il Ministero vigilante ha condiviso i rilievi di questa Corte nel pregresso referto e, a seguito delle puntuali determinazioni assunte dal Collegio dei revisori nel corso della propria attività di controllo, l'Ente ha riferito che il credito di euro 410.848,21 vantato nei confronti del personale dipendente è stato quasi integralmente recuperato. Residua da recuperare la somma di euro 17.977.

Con riferimento al trattamento del c.d. "superminimo" riconosciuto ad alcuni dipendenti nel periodo 2011 – 2014, che hanno svolto incarichi di direzione, coordinamento e/o di alta professionalità e specializzazione, il MIT ha condiviso la posizione critica espressa dalla Corte dei conti²⁷ nel pregresso Referto e anche il MEF (nota prot. n. 49570 del 6 giugno 2014) e il Collegio dei revisori (da ultimo verbale n. 23 del 17 dicembre 2019) hanno a più riprese evidenziato come rientri nel vincolo di cui all'articolo 9, comma 1 del decreto 78 del 2010 e che, in ragione di ciò l'AdSP debba procedere alla sospensione dell'erogazione di siffatto istituto e a procedere al recupero delle somme erogate al personale²⁸.

²⁷ Nota prot. n. 34166 del 18 dicembre 2019 della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. Si rinvia anche a Corte dei conti Sezione del controllo sugli Enti, Relazione sulla gestione dell'Autorità portuale di Trieste (esercizi 2013-2014).

²⁸ Al riguardo, erano state considerate non condivisibili dall'AdSP *ab origine* le motivazioni addotte a sostegno della legittimità del recupero delle somme in argomento sul presupposto – di carattere generale – che non appaiono applicabili al rapporto di lavoro del personale in forza alle AdSP, alcuni istituti propri del pubblico impiego, in quanto gli istituti contrattuali applicabili a detti dipendenti sono quelli previsti dal CCNL dei lavoratori dei porti. Ad avviso dell'AdSP l'istituto del superminimo,

Si prende atto che il Collegio dei revisori dei conti ha invitato l'Ente al recupero delle somme riconosciute ad alcuni dipendenti e che l'AdSP sta effettuando i conteggi degli importi da recuperare. Si segnala l'urgenza di provvedere ai già citati recuperi alla luce di quanto ribadito dalla Corte dei conti nei precedenti referti²⁹ e di quanto confermato dal TAR Lazio³⁰ nonché indicato dal MIT con nota 2447 del 10 luglio 2018 e nota 4237 del 12 febbraio 2020.

3.6 Collaborazioni esterne

Nel bilancio 2018 non risultano imputazioni di somme sul pertinente capitolo di spesa per "consulenze e altre analoghe prestazioni professionali".

Tuttavia, in sede istruttoria è emerso che l'Ente si è avvalso di collaboratori assunti con contratti di prestazione d'opera occasionale e con contratto di collaborazione coordinata e continuativa cui sono stati assegnati incarichi collegati al coordinamento, alla rendicontazione, allo sviluppo e alla realizzazione di aspetti tecnici di progetti finanziati dall'Unione europea (progetti SECNET e SUPAIR). I contratti di cui innanzi hanno comportato una spesa di complessivi euro 47,5 mila.

Con riferimento ai patrocini legali, l'AdSP nel 2018 ha fatto ricorso ad avvocati del libero foro ed ai consulenti tecnici di parte (CTP) per complessivi euro 206.333,16.

Si richiamano a tale proposito i generali principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, pubblicità, trasparenza e proporzionalità che gli enti pubblici sono tenuti a rispettare nell'affidamento degli incarichi ad avvocati del libero foro. Ugualmente deve essere rispettata la disciplina contenuta nel decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (di seguito "Codice dei contratti pubblici") individuata dalle Linee guida n. 12 "Affidamento dei servizi legali" approvate dall'ANAC con delibera del Consiglio n. 907 del 24 ottobre 2018.

3.7 Trasparenza e valutazione della "performance amministrativa"

L'AdSP è destinataria delle disposizioni contenute nella legge 6 novembre 2012, n. 190 e nei relativi decreti di attuazione e, in particolare, delle indicazioni del Piano nazionale

unico strumento del citato CCNL attraverso il quale si "remunerano i dipendenti che ricoprono stabilmente particolari posizioni e incarichi", per quanto assimilabile nelle finalità alla "retribuzione di posizione organizzativa" tipica del pubblico impiego, non sarebbe di fatto assoggettato alla disciplina di quest'ultima secondo quanto, invece, indicato, dal Collegio dei revisori e dal MIT.

29 Determinazione del 16 giugno 2016, n. 65 sull'Autorità portuale di Venezia e la determinazione del 15 febbraio 2018, n. 15 su Autorità portuale di Trieste.

30 Sentenza n. 7024 del 2016.

anticorruzione (PNA) per le parti dedicate agli enti pubblici non economici.

La stessa ha provveduto alla pubblicazione sul sito istituzionale del Piano triennale della prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT) e delle schede *standard* predisposte dall'ANAC, funzionali alla redazione della Relazione annuale³¹ sull'efficacia delle misure di prevenzione definite dal PTPC.

L'AdSP ha nominato il Responsabile della prevenzione della corruzione³², già Direttore della Direzione competente in materia di programmazione e finanza e monitoraggio partecipate e Presidente *protempore* APV Investimenti S.p.A. e ha provveduto a pubblicare, nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale, copia del referto al Parlamento della Corte dei conti degli esercizi precedenti, ai sensi dell'articolo 33 del d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

In considerazione delle osservazioni avanzate dalla Corte, dei mutamenti interpretativi *medio tempore* intervenuti³³ sulla materia, nonché di uno specifico obiettivo assegnato ai Presidenti delle Autorità di sistema portuale dal Ministero vigilante, l'AdSP si è dotata di un OIV³⁴, nominato con deliberazione del Presidente AdSP n. 107 del 22 giugno 2018, cui è affidato il compito di attestare l'assolvimento degli obblighi di pubblicazione, validare la relazione sulla *performance* (art. 14, c. 4, lett. c), d.lgs. n. 150 del 2009), relazionare sul funzionamento complessivo del Sistema di valutazione, trasparenza e integrità dei controlli interni (art. 14, c. 4, lett. a), d.lgs. n. 150 del 2009).

Con decreto del Presidente n. 140 del 31 agosto 2018, anche alla luce delle nuove competenze e funzioni tra le quali l'ampliamento al Porto di Chioggia, è stato definito il Sistema di valutazione della prestazione del Segretario generale e del personale dirigente e definiti gli obiettivi strategici e specifici per l'anno 2018.

Il Collegio dei revisori dei conti ha preso atto che detto Sistema di valutazione e misurazione della *performance* individuale è fondato su fattori e criteri oggettivi

Con decreto del Presidente n. 274 del 13 giugno 2019 è stata approvata la "Relazione sulla *Performance* 2018" che è stata successivamente validata dall'Organismo indipendente di valutazione con attestazione del 15 giugno 2019 e dalla quale non emergono criticità nel

³¹ Ai sensi dell'art. 1, co. 14, l. n. 190 del 2012 e del paragrafo 3.1.1., p. 30 del Piano nazionale anticorruzione.

³² Nominato con decreto del Presidente dell'AdSP n. 43 del 27 novembre 2017.

³³ Deliberazione ANAC n. 1208 del 22 novembre 2017.

³⁴ Si rileva che la tardiva costituzione dell'OIV ha comportato il parziale raggiungimento degli obiettivi fissati dal MIT con la direttiva n. 245 del 217 con la conseguente la riduzione dell'emolumento accessorio al Presidente.

conseguimento degli obiettivi. Si prende tuttavia atto che l'OIV ha raccomandato che la liquidazione della premialità monetarie segua e non preceda la validazione della relazione sulla *performance* da parte dell'OIV e l'esigenza di raccordare la contrattazione decentrata integrativa nelle parti attinenti a modalità e tempistica della corresponsione delle premialità; che l'AdSP attui, nella stesura della Relazione sulla *performance*, la sempre più completa osservanza di tutti i contenuti dell'art. 10, c.1, lett. b) del d.lgs. n. 150 del 2009, nonché le direttive emanate dal Dipartimento della funzione pubblica. Nella erogazione dei premi al personale dovrà essere rispettata la ripartizione per fasce di merito, secondo quanto previsto dall'art. 19, comma 6 del richiamato d.lgs. n. 150 del 2009.

Il premio di risultato relativo all'anno 2017 è stato pagato nell'anno 2018 e quello del 2018 nel 2019. Gli importi indicati sono pertanto a carico rispettivamente del bilancio 2018 e 2019. L'aumento dei premi di risultato relativi all'anno 2018 è conseguente all'applicazione del nuovo contratto di II° livello siglato in data 18 ottobre 2018.

Tabella 5 – Premi di risultato erogati

Descrizione	2017			2018			Δ 18/17
	Personale in	Premi	IMPORTI	Personale in	Premi	IMPORTI	
Segretario generale.	1	1	30.000,00	1	1	30.000,00	0
Dirigenti	3	3	50.235,00	3	3	44.683,92	-5.551,08
Quadri	26	26	120.470,39	27	27	175.628,57	55.586,60
Impiegati	62	62	180.470,39	59	59	237.048,34	56.577,95
Totale	92	92	380.747,36	90	90	487.360,83	106.613,47

Fonte: AdSP

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

L'AdSP ha il compito di indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali. Svolge la manutenzione delle parti comuni, manutiene i fondali, sorveglia la fornitura dei servizi di interesse generale, amministra in via esclusiva le aree e i beni demaniali, pianifica lo sviluppo del territorio portuale. L'*Authority*, inoltre, coordina le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell'ambito portuale e promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Le strategie di sviluppo dell'AdSP e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati sono individuati, in coerenza con il PRP, nell'ambito del Piano operativo triennale (POT)³⁵. Esso ha la funzione di indicare l'insieme delle attività e degli interventi finalizzati al conseguimento degli obiettivi operativi ed il previsto fabbisogno finanziario per gli investimenti, con la finalità di proporre al MIT e alle amministrazioni locali il quadro delle attività e delle opere da realizzare per lo sviluppo e il miglioramento dei porti di Venezia e Chioggia.

4.1 Piano regolatore di sistema portuale

Il d.lgs. n. 169 del 2016 all'articolo 6 identifica, in luogo del Piano regolatore portuale (PRP), il Piano regolatore di sistema portuale, quale nuovo strumento di pianificazione strategica e territoriale a medio lungo termine delle AdSP e, a tal fine, il MIT, su proposta del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, ha predisposto le nuove Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale³⁶, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico-funzionali, con l'obiettivo di rilanciare la competitività dei porti nazionali attraverso una rinnovata *capacity building* istituzionale e gestionale³⁷. L'attuale Piano regolatore dei porti di Venezia risale al 1965, mentre quello di Chioggia risale al 1981 e presenta delle difformità evidenti con

³⁵ Ai sensi dell'art. 9, c. 3, lettera a) della l. n. 84 del 1994.

³⁶ Le Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale sono state approvate il 14 marzo 2017, mentre le "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" sono state approvate con d.m. n. 300 del 16 giugno 2017. Si evidenzia che l'art. 1 del d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 (c.d. Correttivo Porti) ha introdotto sostanziali cambiamenti al processo di predisposizione dei Piani regolatori di sistema portuale.

³⁷ Si evidenzia che l'art. 1 del d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 di modifica dell'art. 5 della l. n. 84 del 1994, ha stabilito che: "Il piano regolatore di sistema portuale è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 6, comma 1. Il piano si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di pianificazione strategica di sistema, coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica".

lo stato di fatto presentando in alcune aree insediamenti di tipo urbano³⁸. Attualmente è in corso l'iter per l'approvazione del nuovo piano regolatore di sistema portuale e l'AdSP ha evidenziato che sono in corso di svolgimento gli incontri con i comuni di Venezia, Mira e Cavallino Treporti³⁹ interessati per definire e sottoscrivere gli accordi propedeutici al Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), mentre l'accordo con il Comune di Chioggia è stato sottoscritto il 23 dicembre 2019 con l'obiettivo di disciplinare la gestione di aree funzionali all'interazione porto-città, di favorire la realizzazione di piani di sviluppo edilizio ed economico, recuperare aree dismesse, i collegamenti infrastrutturali portuali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché gli attraversamenti del centro urbano ai sensi dell'art. 5 comma 1-bis lett. b) l. n. 84 del 1994. L'AdSP ha riferito che, in attesa di condividere con l'Amministrazione comunale di Venezia l'accordo propedeutico al DPSS, sono state individuate⁴⁰ le aree che hanno perso la funzione portuale e che si ritiene possano essere riconosciute aree di interazione porto - città sulle quali applicare la pianificazione comunale.

4.1.2 Piano operativo triennale (POT)

Come in precedenza riferito, le strategie di sviluppo dell'AdSP e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati dal MIT sono individuati, in coerenza con il PRP, nell'ambito del Piano operativo triennale (POT).

Con delibera n. 6 del 12 ottobre 2017 è stato approvato il Piano operativo triennale 2018-2020 che, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile del porto sotto l'aspetto economico, sociale, ambientale e culturale prevede di trovare, in misura crescente, momenti di raccordo e concreto ancoraggio alla strategia *Trans-European Network* (TEN), declinata più di recente nella Comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli Affari esteri e la politica di sicurezza⁴¹, nonché agli altri strumenti pianificatori nazionali

³⁸ Per le aree portuali, in parte appartenenti al demanio dello Stato, è vigente apposito strumento di pianificazione (Piano Regolatore Portuale "Gottardo") approvato nel 1981 dall'allora Ministero dei lavori pubblici.

³⁹ L'AdSP e il Comune di Cavallino-Treporti hanno sottoscritto il 26 maggio 2020 un'intesa che definisce le aree del territorio comunale a destinazione funzionale portuale.

⁴⁰ Decreto Presidente dell'AdSP n. 359 del 2020 avente ad oggetto: Ricognizione di aree di ambito portuale non più a destinazione portuale e costituisce parte integrante del processo di redazione del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS).

⁴¹ Con la Comunicazione congiunta della Commissione europea dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli Affari esteri e la politica di sicurezza al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle Regioni e alla Banca europea per gli investimenti. Connessione Europa-Asia – Elementi essenziali per una strategia dell'UE *Bruxelles*, 19 settembre 2018 si intende potenziare le connessioni del mercato interno verso *partner* strategici con i quali sviluppare partenariati bilaterali.

ed europei.

L'Ente ha comunicato che la revisione annuale del POT 2018-2020 è stata svolta il 27 febbraio 2019 considerato che *"il medesimo Piano risulta in vigore solo dal 1° gennaio 2018"*. Nell'aggiornamento l'AdSP ha dato atto dell'approvazione di importanti progetti nell'ambito del Programma europeo *Connecting Europe Facility* (CEF) che vedono coinvolta l'AdSP MAS congiuntamente ad operatori portuali nello sviluppo di una rete di approvvigionamento, rifornimento e distribuzione di gas naturale liquido (GNL)⁴².

Sono state sviluppate nuove proposte progettuali e curata la presentazione delle relative domande di contributo a valere sui bandi dei programmi di *Connecting Europe Facility* (CEF) e Cooperazione Territoriale Europea (*"CENTRAL EUROPE"* e *"ADRION"*). Nell'ambito del Programma *Connecting Europe Facility* (CEF) l'AdSP ha aderito al progetto *"Veneto Intermodal"* coordinato dall'Interporto Quadrante Europa di Verona con l'obiettivo di ottimizzare la connessione tra i 3 nodi prioritari della rete TEN-T (Porto di Venezia, Interporti di Padova e Verona) attraverso la costruzione di un ponte ferroviario di integrazione con il porto e stazione commerciale di Marghera, mentre nell'ambito del progetto *Green C Ports* ha richiesto un cofinanziamento del progetto di importo pari a euro 600 mila per l'installazione di sensori per il rilevamento delle condizioni meteo-marine e per l'analisi previsionali e di informazioni *real-time* alle navi.

Appare auspicabile la definitiva entrata in funzione del sistema MOSE⁴³ che renderà i Porti di Venezia e Chioggia ad accesso regolato e la conclusione in tempi certi dei lavori di consolidamento dei margini e di escavo dei canali portuali, in particolare Malamocco e

⁴² In particolare, è prevista la realizzazione di un *terminal* costiero di Gnl nel canale Sud a Marghera per l'approvvigionamento di navi gasiere di media dimensione con un investimento complessivo di circa euro 105 milioni dei quali, nel 2018, euro 18.5 milioni (progetti GAINN4SEA e *Venice LNG facility*) e la progettazione e realizzazione di una nave di servizio per il trasporto di gas naturale liquefatto *dual-fuel* (*diesel/gas*) nell'ambito del progetto *Poseidon* MED II, con un finanziamento europeo, pari a euro 9,6 milioni. Nell'ambito del Programma di cooperazione transfrontaliera tra Italia e Croazia relativo al ciclo 2014-2020 sono stati approvati 4 progetti con un contributo totale a favore dell'AdSP MAS di euro 1.275.000: progetto Intesa con un finanziamento a favore dell'AdSP MAS per euro 440 mila per lo sviluppo di un sistema integrato di gestione e monitoraggio del traffico marittimo nell'Adriatico; il progetto *Promares*: coordinato dal Porto di Trieste, con finanziamenti per euro 230 mila a favore dell'AdSP MAS per azioni congiunte tra porti e interporti dell'area per lo sviluppo di collegamenti intermodali tra porti e retro-porti/interporti; il progetto *Remember* finanziato per euro 330 mila, coordinato dal Porto di Ancona finalizzato alla promozione e per la valorizzazione del patrimonio culturale-portuale dell'Adriatico; il progetto DIGLOGS, finanziato per euro 275 mila destinati all'AdSP MAS coordinato dall'Università di Fiume (Rijeka), che prevede lo sviluppo e la sperimentazione di applicativi IT per migliorare la mobilità di merci e passeggeri in ambito portuale.

⁴³ La realizzazione del MOSE, tutt'ora in corso e in via di ultimazione e collaudo, è stata realizzata attraverso affidamenti a concessionari con importi ben al di sopra di quelli a suo tempo programmati in sede di progettazione dell'opera ed è stata più volte al centro di numerosi casi di *mala gestio* posti all'attenzione della Procura della Corte dei conti. Da ultimo si evidenzia la Sentenza della Corte dei conti Sezione giurisdizionale per il Veneto n. 239 del 2019.

Marghera⁴⁴. Al fine di superare l'attuale incertezza normativa relativa al tema dei sedimenti lagunari, della salvaguardia ambientale e sviluppo economico, si sollecita l'aggiornamento del Protocollo sperimentale "Fanghi" siglato l'8 aprile del 1993, che avrebbe dovuto avere durata annuale, anche al fine di adeguarlo alle più recenti discipline normative comunitarie e nazionali.

4.1.3 Programma triennale dei lavori pubblici

Ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016 l'AdSP è tenuta a predisporre il Programma triennale dei lavori pubblici e l'elenco annuale dei lavori attraverso la compilazione di apposite schede che costituiscono parte integrante del bilancio di previsione. I lavori contenuti nel Programma triennale dei lavori relativi alla prima annualità devono essere posti in stretta correlazione con gli interventi inseriti nel POT⁴⁵.

Tra gli interventi più significativi inseriti nel Piano triennale 2016-2018 si prevedeva, a fini di miglioramento e incremento del servizio, la realizzazione di due opere per le quali era stato approvato il progetto definitivo: un garage multipiano presso la stazione marittima, con un fabbisogno complessivo di euro 80 milioni da capitale privato e un porto d'altura (diga, *terminal* petrolifero, *pipeline*, molo *container*) per complessivi euro 95 milioni, mediante l'impiego di entrate aventi destinazione vincolata ai sensi dell'art. 729 della legge 190 del 23 dicembre 2014.

Il Piano triennale dei lavori pubblici 2017-2019 confermava tra gli interventi prioritari la realizzazione del *garage* multipiano e della piattaforma d'altura per la quale è stata affidata e avviata nel 2017 la progettazione definitiva⁴⁶.

Tra gli interventi del Piano triennale dei lavori pubblici 2019-2021 spicca la realizzazione di un nuovo *terminal* crociere in zona Marghera, Canale Nord di importo complessivo pari a euro 63 milioni dei quali 60 milioni da capitale privato. L'intervento, in linea con quanto avvenuto nei principali porti europei, prevede l'insediamento della funzione crocieristica in zone portuali

⁴⁴ Si prende atto, tuttavia, che il 28 febbraio 2020 è stato pubblicato, avvalendosi dell'Azienda regionale per l'innovazione e gli acquisti della Regione Lombardia (ARIA SpA), di un bando di gara con procedura aperta ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016 per individuare, con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, un unico operatore economico specializzato con il quale concludere un Accordo Quadro, ai sensi dell'art. 54, comma 3 del d.lgs. n. 50 del 2016, avente ad oggetto i lavori di escavo dei canali portuali di grande navigazione al Porto di Venezia ed al Porto di Chioggia, con importo a base di gara di euro 4.765.000.

⁴⁵ Il Regolamento di amministrazione e contabilità dell'AP stabilisce che al bilancio di previsione debba "essere allegato un bilancio pluriennale idoneo a rappresentare il quadro delle risorse finanziarie impiegabili ed a consentire di valutare le correlazioni tra i flussi di entrata e di uscita ed esso è correlato al piano operativo triennale".

⁴⁶ Relazione annuale sull'attività 2017 dell'AdSP.

non più idonee ad attività industriali/commerciali e la realizzazione di opere di manutenzione e ripristino per la protezione e conservazione da realizzarsi nelle aree di bordo canale Malamocco-Marghera per euro 23,5 milioni.

L'intervento si inserisce in un processo di efficientamento dei *layout* esistenti, attualmente insufficienti a causa di canali aventi accessibilità limitata da dimensioni vincolate, di banchine sovradimensionate rispetto all'attuale domanda di traffici e alla limitata superficie disponibile per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci. A decorrere dal periodo di programmazione 2019-2021 l'AdSP è tenuta a dare piena applicazione alle previsioni del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 16 gennaio 2018, n. 14; in tale contesto, oltre al quadro delle risorse necessarie alla realizzazione dei lavori previsti dal programma e degli interventi da realizzare, deve essere data motivata evidenza delle opere incompiute e dell'eventuale rinuncia alla realizzazione di opere inserite in precedenti annualità.

L'AdSP non ha tuttavia evidenziato criticità.

Tra gli interventi del Piano triennale dei lavori pubblici 2020-2022 sono previsti i lavori di adeguamento diaframma Molo Sali, il completamento dei lavori della banchina sponda Ovest, la conservazione architettonico e strutturale ad uso portuale dell'edificio B "Sali e tabacchi" del compendio *ex* Monopoli di Stato.

La tabella seguente illustra il quadro delle risorse necessarie per la realizzazione dei lavori.

Tabella 6 - Piano triennale opere pubbliche

Tipologia risorse	Piano triennale opere				
	2016-2018	2017-2019	2018-2020	2019-2021	2020-2022
	(bil. prev.2016)	(bil. prev.2017)	(bil. prev.2018)	(bil. prev. 2019)	(bil. prev.2020)
Entrate destinazione vincolata (AdP MISE 8/01/2015 e art. 729 l. 190/2014)	141.500.000	16.500.000	17.000.000	-	-
Entrate aventi destinazione		85.000.000	55.000.000	-	-
Entrate per contrazione mutui	-	-	-	-	-
Entrate da capitali privati	83.500.000	83.500.000	-	60.000.000	-
Trasferimento immobili (art. 19 co. 5-ter l.109/94)	-	-	-	0	0
Stanziamiento bilancio	33.800.000	28.750.000	39.975.000	58.180.000	29.830.000
Totali	258.800.000	213.750.000	111.975.000	118.180.000	29.830.000

Fonte: Bilancio di previsione AdSP esercizi 2016-2022

L'AdSP ha riferito che per tutti gli interventi previsti nella prima annualità esiste almeno lo studio di fattibilità, come rilevabile dalle schede allegate ai programmi triennali. Gli investimenti previsti per le annualità sopra riportate sono stati rimodulati secondo le strategie di sviluppo del porto.

5. ATTIVITA ISTITUZIONALE

5.1 Attività promozionale

Tra i compiti istituzionali dell'AdSP vi è la promozione del porto sia a livello istituzionale che commerciale ai sensi dell'art. 6 n. 4 lett. a) della legge n. 84 del 1994, che a sua volta si declina nella partecipazione ad eventi e fiere di settore, attività qualificata come istituzionale anche ai fini della deroga ai limiti di spesa. Il capitolo per la promozione del porto è soggetto a limite di spesa; in proposito va sottolineato come l'Ente abbia ritenuto di non comprendere in tale limite le spese per mostre e convegni che concretizzano espletamento di attività istituzionali.

Nel 2018 sono state realizzate varie iniziative di promozione, di comunicazione e di relazione di rete, focalizzate in particolare sull'analisi e qualificazione degli *stakeholder* più utili a raggiungere obiettivi strategici al fine di rendere quanto più efficaci possibile le azioni a fronte delle risorse impiegate.

Per adottare una categorizzazione *macro* delle iniziative promozionali realizzate nel 2018, si distingue tra: eventi orientati al *business* e rivolti a clienti attuali e potenziali del porto, per favorire il consolidamento o sviluppo del traffico portuale; eventi orientati alla *reputation* e più generalisti rivolti ad un pubblico vasto per promuovere i *progress* del porto nel suo complesso (in campo ambientale, infrastrutturale, di *safety*, ecc.); eventi orientati al consenso e rivolti alla collettività territoriale, che hanno anche visto il coinvolgimento di organizzazioni internazionali di elevato livello.

La tabella seguente evidenzia le spese sostenute dall'AdSP per attività promozionali e pubblicità, sulle quali il Collegio dei revisori non ha formulato osservazioni.

Tabella 7 - Spese sostenute per relazioni pubbliche (2015-2018)

Descrizione	2016	2017	□ 17/16	2018	□ 18/17
Spese di pubblicità ex l. 67/87 (Promozionali soggette a vincolo di spesa)	28.491	35.900	26,00	11.771	-67,21
Spese di rappresentanza	28.491	208	-99,27	-	0,00
Spese promozionali e di propaganda (no vincolo spesa per attività istituzionale)	201.731	254.460	26,14	189.542	-25,51
Totale spese	258.713	290.568	12,31	201.313	-30,65

Fonte: Bilancio AdSP

*di cui soggette a vincolo di spesa euro 11.865,85 e non soggette a vincolo, in quanto ritenute attività istituzionali, euro 189.865,36.

5.2 Attività negoziale

Per quanto attiene all'attività negoziale in sede istruttoria, l'AdSP ha dichiarato di essersi avvalsa degli strumenti di acquisto e negoziazione della Consip ed in particolare del MEPA, essendo soggetta agli obblighi delle amministrazioni pubbliche per gli acquisti di beni e servizi di importo inferiore alla soglia di rilievo comunitario.

In particolare, attraverso il MEPA l'ente ha proceduto, con trattativa diretta o RdO, all'effettuazione di acquisti di prodotti di cancelleria, materiale promozionale, servizi di catering, buoni pasto, consulenze per verifica e certificazione spese sostenute nell'ambito dei programmi comunitari (*Adrion, Beat, Charge*), materiale informatico (*hardware e software*), carburante.

Il Collegio dei revisori dei conti ha dato atto che dall'esame della documentazione prodotta nei controlli a campione effettuati sull'attività negoziale dell'Ente non sono emerse criticità.

La seguente tabella evidenzia il numero delle procedure complessivamente realizzate nel 2018:

Tabella 8 – Procedure negoziali Consip

Procedura	Affidamento diretto (art. 36, co. 2 lett. a)	Procedura negoziata (art. 36 c.2 lett. b)	Procedura aperta (art. 60)	Procedura negoziata con un solo operatore (art. 63)
Ordine diretto	60	0	0	0
Trattativa diretta	20	0	0	0
Richiesta di offerta	28	2	0	0

Fonte: AdSP

Il 4 settembre 2018 l'AdSP è stata iscritta nell'elenco delle amministrazioni aggiudicatrici ed ha iscritto la partecipata APV Investimenti S.p.A., cui è altresì affidato lo sviluppo dei sistemi *internet, hardware e software* e di telecomunicazione, tra gli enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti ai sensi dall'art. 192 del d.lgs. n. 50 del 2016⁴⁷.

Ciò posto è emerso che l'AdSP MAS, in ottemperanza all'obbligo di legge di cui all'art. 40, comma 2 del d.lgs. n. 50 del 2016, per gestire le proprie procedure di gara si è avvalsa della facoltà prevista dall'art. 3, co. 1, lett. d), n. 4 del d.lgs. 50 del 2016 e ha aderito alla Piattaforma di *e-procurement* denominata "SINTEL" di Arca S.p.A. – Azienda regionale centrale acquisti S.p.A. - della Regione Lombardia, ora Aria S.p.A. (Azienda regionale per l'innovazione e gli

⁴⁷ Vedi il paragrafo 4.9.1.

acquisti della Regione Lombardia) per la gestione telematica delle procedure di appalto di lavori, servizi e forniture previa stipula di accordo bilaterale con la società AREA (*ex* ARCA S.p.A.) con la previsione del ristoro dei costi calcolati secondo le modalità ora previste dall'allegato 2 della deliberazione della Giunta regionale della Regione Lombardia n. XI/1356 Seduta dell' 11 marzo 2019.

5.3 Regolazione dei servizi c.d. ausiliari di interesse generale

Per ciò che concerne i servizi di interesse generale, il d.lgs. n. 232 del 2017 ha disposto l'abrogazione della norma che rinviava ad un decreto del MIT l'individuazione degli stessi nell'ambito portuale⁴⁸. Ciò ha comportato l'implicita abrogazione del d.m. 14 novembre del 1994, essendo sopravvenute normative di settore che disciplinano compiutamente la prestazione di tali servizi⁴⁹.

Il Ministero vigilante, con circolare n. 10251 del 17 aprile 2018, ha indicato che la competenza a gestire ed erogare i servizi di interesse generale previsti dall'abrogato d.m. del 1994 spetta ora *ex lege* alle differenti autorità amministrative indicate dalle discipline di settore, ferma la valutazione che l'AdSP possa decidere di operare autonomamente nell'ambito delle proprie competenze. Non sussiste, pertanto, alcun obbligo per l'AdSP riferito all'affidamento dei suddetti servizi, fatta eccezione per quello di derivazione comunitaria (direttiva 2000/59/CE; d.lgs. n. 182 del 2003) concernente il ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi.

In sede istruttoria l'AdSP ha riferito che nel 2018, attraverso bando di gara con procedura aperta e offerta economicamente più vantaggiosa, è stato affidato il servizio di pulizia e disinquinamento specchi acquei portuali e che sono tutt'ora vigenti altri affidamenti di servizi

⁴⁸ Il decreto ministeriale del 14 novembre 1994 indicava i seguenti servizi: A) Servizi di illuminazione. Tali servizi riguardano la gestione degli impianti di illuminazione e le relative manutenzioni, nonché la distribuzione di energia elettrica ai concessionari, agli utenti portuali e alle unità navali. B) Servizi di pulizia e raccolta rifiuti. Pulizia, raccolta dei rifiuti e sversamento a discarica relativa agli spazi, ai locali e alle infrastrutture comuni e presso i soggetti terzi (concessionari, utenti, imprese portuali, navi). Derattizzazione, disinfestazione e simili. Gestione della rete fognaria. Pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali. C) Servizio idrico. Gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete idrica e relative manutenzioni. Fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari ed agli utenti. D) Servizi di manutenzione e riparazione. Tali servizi sono riferiti ai beni, agli impianti, ai sistemi tecnici e tecnologici, ai mezzi meccanici oggetto di concessione, di proprietà, ovvero utilizzati da soggetti operanti in porto. E) Stazioni marittime passeggeri. Gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri. F) Servizi informatici e telematici. Fornitura di sistemi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni resi alle amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, alla utenza e, più in generale, ai servizi marittimi. G) Servizi comuni al settore industriale e al settore commerciale del porto.

⁴⁹ Sul tema si è espresso il Consiglio di Stato, Sez. VI con il parere n. 1668 del 2017 valutando in modo favorevole la scelta soppressiva della legge nella parte in cui operava il rinvio al "decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per quanto riguarda l'individuazione dei servizi di interesse generale".

di interesse generale che andranno a scadenza secondo quanto previsto nei rispettivi bandi di gara.

La tabella seguente evidenzia i servizi affidati dall'AdSP.

Tabella 9 – Servizi di interesse generale

DESCRIZIONE SERVIZIO	SOGGETTO AFFIDATARIO	DECORRENZA E TERMINE
Pulizia-disinquinamento specchi acquei in concessione (art. 6, c. 10 l. n. 84/1994 e d.lgs. n. 50 del 2016).	Società Coop. Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia	da 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2016 proroga 2017. Aggiudicato alla medesima società il 12 febbraio 2018 euro 547.800 per 4 anni scadenza 2022
Raccolta, stoccaggio, pretrattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi e dei residui del carico prodotti dalle navi (d.lgs. n. 182/2003 e d.m. 14.11.1994, art. 6, art. 1, lettera b) l. n. 84/1994.	A.T.I. Veritas S.p.A.***, Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia Scpa, Conepo servizi Scarl, Berengo Spa, C.M.E.V. Società Cooperativa, Sacaim Spa	1° giugno 2010 – 31 -maggio 2030
Fornitura dei servizi di cui agli artt. 115, 116 e 117 del d.lgs. n. 50 del 2016: conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione ai sensi dell'articolo 6, co.1 della legge n. 84 del 1994.	Veritas S.p.A.***	1° gennaio 2011- 1° gennaio 2021
Stazioni marittime passeggeri. Servizi di sbarco/imbarco passeggeri e connessi.	Venezia terminal passeggeri S.p.A.*Art. 23 l. n. 84/ 1994	Concessione con scadenza 31 maggio 2024
Servizio ferroviario	Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A.*art 23 l. n. 84/1994	Concessione AdSP scaduta il 31.12.2017, comunale scadrà il 2023)
Servizi informatici e telematici	APV Investimenti S.p.A.** art. 23 legge 84 del 94	Dal 2018 Affidamento <i>in house</i>
Servizio vigilanza e Security	Civis	Dal 2015 in proroga (in attesa dei giudizi TAR Veneto n. 977 del 2016, Consiglio di Stato 3104 del 2017, TAR Veneto n. 733 del 2018 e n. 828 del 2019.)

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

* Partecipazione indiretta tramite APV Investimenti S.r.l. alla APVSS.r.l al 1 per cento del capitale. La VTP S.p.A. gestisce, fra l'altro, i seguenti servizi: portabagagli, appaltato alla Cooperativa portabagagli di Venezia con costi per euro 5 milioni nel 2017, vigilanza e controlli di sicurezza con costi pari a euro 2,47 milioni, movimentazione e trasporto dei passeggeri, pulizia, manutenzione e riparazioni, pubblicità e promozione dei *terminal*.

** Partecipazione diretta tramite AdSP e indiretta tramite APV Investimenti S.p.A..

*** Veritas S.p.A. è società a capitale interamente pubblico detenuto da enti locali e svolge servizi pubblici locali quali in particolare il servizio idrico integrato, il servizio di igiene ambientale, negli ambiti territoriali ottimali di riferimento, i servizi cimiteriali, di gestione del verde pubblico e altri, nei territori dei Comuni soci, secondo il modello organizzativo in *house providing*, nel rispetto dei requisiti previsti dalle disposizioni vigenti in materia quali capitale interamente pubblico, attività prevalente a favore dei comuni soci, controllo analogo, e ha adottato a tal fine idonei strumenti anche societari, diretti a garantire tale controllo.

Ciò premesso, attesa l'importanza strategica di alcuni servizi di interesse generale per l'economia portuale, quali la gestione del *terminal* passeggeri, va sottolineato che gli stessi devono essere gestiti mediante gara o concessione ai sensi del d.lgs. n. 50 del 2016, attraverso forme di partenariato pubblico-privato, con il socio privato selezionato attraverso evidenza pubblica ai sensi del d.lgs. n. 175 del 2016 o mediante gestione diretta, anche *in house*, previa

valutazione delle condizioni più vantaggiose in termini di efficacia, efficienza ed economicità per l'ottimale erogazione del servizio a beneficio dello sviluppo produttivo e della collettività.

5.4 Manutenzione delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione

Le infrastrutture dei porti, tra cui quelli di Venezia e Chioggia, hanno bisogno di continui interventi di manutenzione e aggiornamento tecnologico al fine di favorire lo sviluppo dei traffici e assicurare la sostenibilità ambientale. In particolare, l'AdSP deve, assicurare la messa in efficienza della viabilità stradale e ferroviaria, il consolidamento dei terreni anche attraverso la costruzione di banchine, la realizzazione e il rafforzamento degli argini, l'escavo dei canali portuali, la manutenzione dei fondali, la sicurezza idraulica, la manutenzione delle parti comuni, degli impianti elettrici e di illuminazione. Gli investimenti sono finanziati oltreché da risorse proprie dell'AdSP anche da quelle provenienti dallo Stato, dall'Unione europea e dai privati attraverso forme di *partnership* pubblico-privato.

Nello specifico l'AdSP ha evidenziato di aver provveduto, nel corso del 2018, ad eseguire varie opere di manutenzione ordinaria e straordinaria. Relativamente agli scavi sono stati eseguiti l'escavo dell'accosto Grandi molini italiani (GMI) 2 nel canale industriale Ovest del Porto di Marghera⁵⁰, del canale litoraneo Malamocco Marghera nel tratto compreso tra località Dogaletto ed il bacino di evoluzione, nonché l'adeguamento del bacino di evoluzione n. 3 nel canale Malamocco Marghera e di un tratto in ingresso del canale industriale nord.

Relativamente alle infrastrutture viarie e ferroviarie l'Ente ha riferito di aver completato la connessione diretta tra il porto commerciale, la tangenziale di Mestre e la viabilità stradale nazionale senza dover passare per la città⁵¹, la realizzazione di piazzali da destinare a parcheggio auto e autocarri a seguito della demolizione di alcuni magazzini a Porto Marghera, la manutenzione ordinaria delle strade e della segnaletica verticale e orizzontale, nonché la manutenzione straordinaria della rete ferroviaria del Porto di Venezia affidata all'Esercizio raccordi ferroviari di Porto Marghera S.p.A.. Sono stati, inoltre, affidati i lavori di antighiaccio e sgombero neve dalle strade del Porto di Venezia e Chioggia mediante accordo quadro della durata di 3 annualità e di spazzamento strade, asporto rifiuti, manutenzione del verde, disinfestazione e derattizzazione delle aree comuni, manutenzione degli impianti di

⁵⁰ L'intervento ricade nei lavori per la realizzazione delle opere di banchinamento della sponda Ovest Canale industriale Ovest, Area Grandi Molini e *Cereal Docks*.

⁵¹ Si tratta in particolare di un'opera di collegamento tra il porto, la via dell'elettricità, la tangenziale di Mestre e la strada regionale 11.

trattamento delle acque meteoriche.

I principali finanziamenti ricevuti dall'AdSP per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere sono il c.d. "Fondo perequativo" istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 983 legge 27 dicembre 2006, n. 296 e il c.d. Fondo Iva⁵² istituito ai sensi art. 18-*bis* della legge n. 84 del 1994. L'AdSP ha reso noto di aver beneficiato in passato della ripartizione del Fondo IVA e del Fondo perequativo.

L'Ente ha riferito di aver provveduto, comunque, a rendicontare al Ministero vigilante le spese sostenute con l'utilizzo delle somme assegnate. Nel 2018 l'ente non ha ricevuto assegnazioni. Nella tabella n. 10 sono indicate le spese per gli interventi di manutenzione ordinaria per gli esercizi dal 2016, 2017 e 2018.

Tabella 10 – Spese manutenzione ordinaria opere portuali

Descrizione	2016	2017	2018	Δ 18/17
Prestazioni di terzi per manutenzioni, riparazioni, adattamenti diversi delle parti comuni in ambito portuale	3.159.533	3.573.957	4.061.527	13,64
Spese per la manutenzione ordinaria dei canali portuali ed ausili alla navigazione	772.214	863.645	847.565	-1,86

Fonte: AdSP

Tra i principali interventi finalizzati alla riqualificazione e innovazione dell'infrastruttura portuale, spiccano gli interventi di riconversione e riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera.

A causa dei ritardi nella realizzazione delle opere l'AdSP, con note del 3 novembre 2017 e del 6 dicembre 2017, a seguito degli ulteriori ritardi verificatisi nei processi di attuazione degli interventi da realizzare ha chiesto la proroga al 30 giugno 2019 della data limite di consegna lavori a suo tempo stabilita dell'AdP originario (31 dicembre 2018). Nel corso dei sopralluoghi svolti dal Gruppo istruttore del Ministero presso l'AdSP il 1° e 2 febbraio 2018 sono stati forniti

⁵² Il Fondo IVA è stato istituito "Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali". Tale fondo è alimentato su base annua, in misura pari all'1 per cento dell'IVA dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di euro 70 milioni annui (elevato a 90 milioni dall'art. 22, comma 3 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 convertito con modificazioni dalla legge n. 98 del 2013). Esso viene ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per suo tramite e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

dal RUP specifici chiarimenti in merito ai ritardi riconducibili a problematiche tecnico amministrative emerse in sede di avanzamento progettuale e della complessità applicativa dell'intervenuta riforma del Codice dei contratti.

Pur evidenziando i progressi progettuali degli interventi in esecuzione (3 interventi sono stati avviati, 2 interventi sono stati aggiudicati e 8 interventi sono in fase avanzata di progettazione), si deve constatare che a causa degli ulteriori ritardi nell'attuazione degli interventi è stata necessaria un'ulteriore proroga da parte del MISE del termine di scadenza dell'AdP Porto Marghera oltre il termine fissato al 30 giugno 2019 per consentire il completamento delle opere di competenza entro il 31 dicembre 2022.

Ciò posto l'AdSP ha evidenziato che nel corso del 2018 si è provveduto al completamento del tratto Grandi molini italiani denominato "Fase 1".

Per quanto concerne la ristrutturazione della banchina Emilia presso il Molo B dell'Isola portuale di Marghera, i lavori, per un importo di complessivi euro 8,25 milioni, sono stati completati nel dicembre 2018.

L'AdSP con decreto n. 247 del 13 maggio 2019, relativo all'esecuzione degli interventi ulteriori di opere *on shore* finalizzate alla realizzazione dei successivi stralci attuativi connessi alla realizzazione del *terminal* di terra – opere *on shore* presso area Montesyndial (II e III stralcio), ha previsto l'utilizzo delle risorse di cui alla richiamata legge 208 del 2015 -stanziamento 2017 euro 30.000.000 e stanziamento 2018 euro 55.000.000 per complessivi euro 85.000.000 - a copertura degli interventi previsti dal Piano operativo triennale 2017-2019 e nell'elenco annuale delle opere per l'anno 2015 al n. 131.

Il 17 marzo 2020 è stato approvato il progetto esecutivo del primo stralcio che prevede il banchinamento della sponda Sud del Canale Ovest – Area Montesyndial e approvato l'affidamento dell'esecuzione dei lavori per un totale di euro 4.253.273,37 mediante procedura aperta ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. sss) e dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016, con il criterio dell'offerta economicamente vantaggiosa ai sensi dell'art. 95, comma 2, del d.lgs. n. 50 del 2016.

Si auspica che i tempi di realizzazione di questi interventi non subiscano ulteriori ritardi.

Tra gli interventi strategici urgenti per lo sviluppo infrastrutturale e l'ottimizzazione del raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali nell'ambito della rete europea Ten-T "MoS, Motorways of the Sea", vi è il riordino e riassetto dell'area *ex* Alumix-Sava-Fusina della zona industriale di Marghera attraverso la realizzazione di un *terminal* destinato al

traffico Ro-Ro Ro-Pax la cui esecuzione è stata affidata, in attuazione della legge n. 413 del 1998, alla concessionaria *Venice Ro-Port MoS S.c.p.a.*⁵³.

Al riguardo, si deve constatare che il *terminal* è stato solo parzialmente avviato nell'estate 2014, senza tuttavia ancora raggiungere piena operatività a causa dei ritardi nel completamento degli interventi infrastrutturali previsti. Lo stesso Collegio dei revisori dei conti dell'AdSP ha osservato che "Nonostante l'accordata revisione del Piano economico finanziario, attesa la fase di *start-up* dell'attività del *terminal*, quindi, con operatività limitata e correlata tensione finanziaria, Venice Ro Port Mos ha accumulato un ritardo nel pagamento del canone e rinviato gli interventi sulla Il Darsena e sulla parte retroportuale del *terminal*. L'ADSP MAS ha più volte diffidato la società all'adempimento delle obbligazioni assunte (canone+investimenti). Per contro, la concessionaria nel 2016 ha nuovamente dato risposta negativa, richiamando l'esistenza di una serie di "eventi destabilizzanti" tali da richiedere una seconda revisione del Piano economico finanziario" e riconducibili, a detta del Concessionario, alla riduzione del traffico navi annuo e al mancato rilascio delle autorizzazioni necessarie a consentire il transito via terra dei carichi provenienti dalla Turchia. Il Collegio dei revisori⁵⁴ in risposta alla nota istruttoria della Corte ha inoltre ha anche evidenziato che l'"AdSP ha sempre contestato la fondatezza delle eccezioni altrui, rilevando gli inadempimenti della concessionaria (oltre al mancato pagamento dei canoni), quali in particolare il ritardo sul cronoprogramma dei lavori". Ciononostante, ed in contrasto con le sopra richiamate dichiarazioni, l'Autorità ha sottoscritto gli atti aggiuntivi all'accordo concessorio originario, dimostrando implicitamente di convenire con le ragioni addotte dalla concessionaria a giustificazione del mancato rispetto delle obbligazioni assunte.

⁵³ La società Venice Ro-Port-Mos scpa è un concessionario impegnato in un *project financing* avente ad oggetto la costruzione e gestione di un *terminal* portuale per navi traghetto (RoRo, Ro Pax). Il Collegio dei revisori dei conti dell'AdSP ha riferito, in particolare, che "in data 29/07 /2010, APV e *Venice New Port Scarl* sottoscrivevano il contratto di concessione ex art. 153 del d.lgs. n. 163/2006. Parte integrante di detto contratto è anche un Piano economico finanziario che prevedeva: investimenti privati per oltre euro 195 milioni, un traffico medio di 850 navi a partire dal primo anno di gestione; un traffico massimo potenziale (numero medio navi l'anno) di 1800 navi".

⁵⁴ Verbale n. 24 del 6 marzo 2020.

Al riguardo, si evidenzia che la revisione del PEF debba trovare giustificazione esclusivamente nel verificarsi di fatti non immediatamente riconducibili al concessionario, in conformità di quanto previsto, da ultimo, anche dall'art. 165, comma 6 del d.lgs. n. 50 del 2016⁵⁵.

Il 27 luglio 2018 è stato sottoscritto tra l'AdSP MAS e *Venice ro Port Mos S.C.p.A.* un accordo di revisione del piano economico finanziario ex art. 22 del contratto di concessione del 29 ottobre 2010 come modificato con atto aggiuntivo del 2012. Il nuovo PEF approvato è stato redatto sulla base di nuove ipotesi favorevoli al concessionario, quali il riconoscimento da parte dell'AdSP di un contributo di 9 milioni, il ridimensionamento dell'investimento e degli interventi⁵⁶, la rimodulazione del canone di concessione (da euro 612 mila del 2018 a euro 800 mila dal 1° gennaio 2019 e fino al 31 dicembre 2023 a euro 920.000 mila dal 1° gennaio 2024) e il differimento dei termini di pagamento e la rateizzazione dei canoni demaniali scaduti al 31 dicembre 2018 pari a euro 3.681.194,48, l'allungamento del periodo di concessione quarantennale dal 2052 fino al 19 luglio 2062, l'intero accollo dei rischi di traffico a carico del Concessionario. Il Collegio dei revisori dei conti della società concessionaria ha evidenziato che solo con la sottoscrizione il 27 luglio 2018 del verbale d'Accordo di revisione, la revisione del Piano economico finanziario e l'erogazione dell'acconto del contributo pubblico da parte dell'AdSP hanno consentito di rimuovere l'incertezza sulla sussistenza della continuità aziendale del Concessionario che, si sottolinea, ha chiuso gli ultimi esercizi con una perdita rispettivamente di oltre euro 2 e 2,5 milioni.

Il riequilibrio del PEF è risultato quindi determinante al fine del miglioramento dell'economicità della gestione della concessionaria stessa considerate anche le significative incertezze sulla possibilità di mantenere condizioni di continuità aziendale della Società

⁵⁵ Si riporta l'art. 165, comma 6 del d.lgs. n. 50 del 2016: "Il verificarsi di fatti non riconducibili al concessionario che incidono sull'equilibrio del piano economico finanziario può comportare la sua revisione da attuare mediante la rideterminazione delle condizioni di equilibrio. La revisione deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo all'operatore economico e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al contratto. Ai fini della tutela della finanza pubblica strettamente connessa al mantenimento della già menzionata allocazione dei rischi, nei casi di opere di interesse statale ovvero finanziate con contributo a carico dello Stato, la revisione è subordinata alla previa valutazione da parte del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS). Negli altri casi, è facoltà dell'amministrazione aggiudicatrice sottoporre la revisione alla previa valutazione del NARS. In caso di mancato accordo sul riequilibrio del piano economico finanziario, le parti possono recedere dal contratto. Al concessionario spetta il valore delle opere realizzate e degli oneri accessori, al netto degli ammortamenti e dei contributi pubblici".

⁵⁶ Le Parti convengono che il Concessionario realizzerà le opere in guisa che l'investimento complessivo sia contenuto nel valore di euro 106.506.126,53, di cui euro 102.806.734,43 per lavori e progettazione ed euro 3.699.392,10 per capitalizzazioni. In particolare, rispetto al *layout* del progetto originario, le Parti hanno convenuto che non saranno realizzati i seguenti interventi: - Edificio A deposito; - Edificio B depositi ed uffici; - Edificio H deposito e direzionale ricettivo; - Edificio G deposito ed uffici; - Edificio F deposito. In luogo dei già menzionati edifici, il Concessionario potrà realizzare un parcheggio multipiano di 50.000 mq per stoccaggio di n. 2.800 auto medie la cui realizzazione dovrà essere avviata entro e non oltre il 1° gennaio 2030 e completata entro i successivi 900 giorni naturali e consecutivi.

controllante, in concordato preventivo, che ha chiuso i bilanci 2015 e 2016 con perdite di euro 3,9 milioni ed euro 78 milioni. Appare quindi evidente la complessità della situazione, che vede l'AdSP rinunciare a molte delle prestazioni inizialmente previste in nome dell'esigenza di continuità dei servizi di interesse pubblico generale.

A detta dell'Ente portuale la sopra descritta operazione di revisione del PEF è risultata necessaria anche al fine di evitare la revoca dei contributi comunitari aggiuntivi erogati all'AdSP dall'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA) dell'UE e di ottenere la proroga del termine di consegna dei lavori dal 31 dicembre 2018 al 31 marzo 2020. Questa Corte nel sottolineare il ricorso al rimedio eccezionale delle proroghe, esprime perplessità in ordine alla gestione negoziale delle criticità affrontate esclusivamente attraverso atti c.d. "di proroga" con il concessionario in essere, ma che di fatto hanno portato a cambiamenti sostanziali negli iniziali equilibri contrattuali e senza che si sia data evidenza di una previa valutazione di modalità di realizzazione alternative con altri soggetti, individuabili tramite specifico e nuovo bando di gara.

Per quanto riguarda l'intervento denominato "*Hub Portuale di Venezia*", l'Ente ha comunicato al Mit (nota prot. n. 10417 del 07/08/2018) di non aver ancora potuto aggiudicare il relativo appalto essendo ancora in attesa dell'approvazione da parte del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e del CIPE. Relativamente al progetto di bonifica facente parte integrante dell'intervento complessivo è stata acquisita l'approvazione da parte del MATTM in data 3 dicembre 2018. La tabella seguente riporta gli impegni relativi agli investimenti effettuati dall'AdSP nel triennio 2016 - 2018.

Tabella 11 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali

Impegno	Descrizione	2016	2017	2018
Cap 211.10	Acquisto, costruzione, trasformazione opere portuali-immobiliari*	42.787.679	19.557.679	29.892.811
Cap. 211.11	Progetto Partenariato pubblico privato - Piattaforma d'altura - legge n. 208 del 2015	2.892.000	30.000.000	55.000.000
Cap. 211.15	Manutenzione straordinaria immobili in uso a APV	0	0	3.152
Cap. 211.20	Escavo canali portuali e smaltimento fanghi **	387.865	5.949.721	5.438.205
Cap. 211.40	Azioni per lo sviluppo strategico del porto ***	12.373.901	3.346.339	26.096.958
Totale		58.441.445	58.853.739	116.431.126

Fonte: AdSP

* Tra questi: demolizione e realizzazione Ponte Molino per euro 1,3 mln, rifacimento cabina elettrica n. 18 presso il Porto commerciale, *terminal container* piattaforma d'altura al Porto di Venezia euro 20,40 mln, adeguamento rete fognaria e vasche prima pioggia Porto Marghera.

** In particolare: messa a dimora fanghi Isola Tresse euro 2,45 mln, ripristino bordo Mal. Marghera curva San Leonardo - Fusina euro 1,387 mln, Adeguamento bacino evoluzione n. 3 Quota PRP euro 881261,4.

*** In particolare: esproprio sponda Sud canale industriale Ovest euro 15,4 mln, anticipazione contributo riequilibrio per Fusina, Verbale Accordo 27 luglio 2018, art. 2: euro 2 mln, demolizione impianti area *ex* ADS/Syndial Conguaglio quota AdSP euro 597 mila, esproprio sponda Sud canale ind. Ovest integrazione euro 1,1 mln, Accordo sottoscritto il 27 luglio 2018 tra AdSP e VE.RO. PORT MOS revisione del PEF euro 7 mln.

La seguente tabella evidenzia le fonti di finanziamento delle opere.

Tabella 12 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali

Fonti di finanziamento	Finanziato	Impegnato
MISE - Banchina Canale Industriale Ovest 1 Stralcio 1 Lotto	17.404.509,56	
MISE Piattaforma d'altura, <i>Terminal container</i>		20.404.509,56
Fondo IVA - Manutenzione fabbricati demaniali 2018-2020	2.327.901,69	
Fondo IVA Manufatt. - MANUT. FABBRICATI DEMANIALI 2018-2020		150.000,00
Rifacimento cabina elettrica n. 18 presso il porto commerciale		2.100.000,00
Lavori per l'anno 2018 manutenzione straordinaria impianti ferroviari		500.000,00
Appalto dei lavori di rifacimento impianti di illuminazione S. Andrea		750.000,00
Legge stabilità 2016	55.000.000	
<i>Terminal</i> d'altura anno 2018 - legge di stabilità 2016 (n. 208/2015)		55.000.000

Fonte: AdSP

Ai sensi del d.lgs. n. 139 del 2015 i contributi c/capitale quantificati in complessivi 74,8 milioni sono stati ricompresi nella voce A) 5F Ricavi e proventi diversi e come già avvenuto nei precedenti esercizi sono stati portati a storno del valore delle corrispondenti immobilizzazioni mediante giro sul conto "Storno contributi in conto capitale" (fra gli oneri straordinari).

L'indicazione della spesa per l'avanzamento delle opere infrastrutturali è riportata nella tabella che segue.

Tabella 13 – Spesa avanzamento opere infrastrutturali 2018

Spesa per opere infrastrutturali (cat. 2.2.1)	Competenza	Residui
Acquisto, costruzione, trasformazione opere portuali-immobiliari	693.843	7.703.998
Progetto Partenariato pubblico privato - Piattaforma d'altura	0	2.112.957
Escavo canali portuali e smaltimento fanghi	666.818	3.945.042
Azioni per lo sviluppo strategico del porto (studi, progettazione, investimenti, ricerche, logistica)	2.000.000	3.291.725
B) Totale spesa opere infrastrutturali	3.360.661	17.053.722
C) Totale spesa in c/capitale	131.660.140	124.206.877
Rapporto B/C	2,55 %	13,73 %

Fonte: AdSP

5.5 Operazioni e servizi portuali e delle altre attività industriali e commerciali svolte nell'ambito portuale

L'articolo 6 comma 1, lettera a) della l. n. 84 del 1994 affida all'AdSP l'indirizzo, la programmazione, il coordinamento, la promozione ed il controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali che si svolgono nella circoscrizione portuale. Tali attività sono tutt'ora disciplinate, per quanto attiene la regolamentazione dell'esercizio diretto a cura del vettore marittimo, dell'impresa di navigazione o del noleggiatore dalle ordinanze dell'AP di Venezia n. 73 del 1999, n. 74 del 1999 e n. 95 del 1999.

In base a tali statuizioni, le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese portuali autorizzate dall'AdSP (*ex artt. 16 e 18 l. n. 84 del 1994*) e consistono nel carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. I *servizi portuali* sono definiti dalla legge 30 giugno 2000, n. 186, come attività riferite a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali.

L'AdSP, tenuto conto della destinazione funzionale delle aree ricomprese nel vigente Piano regolatore portuale, ha stabilito, per il periodo 2018-2019, il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare *ex art. 16 l. n. 84/1994*, per l'esercizio delle attività di impresa portuale per conto terzi, incluse le autorizzazioni correlate agli operatori terminalisti titolari di concessione demaniale ai sensi dell'articolo 18 della medesima legge.

Con l'ordinanza del Presidente n. 7 del 2017 sono stati specificati i requisiti ed i criteri di selezione per il rilascio delle autorizzazioni a svolgere per il 2018 attività in ambito portuale. Al 31 dicembre 2017 i soggetti autorizzati a svolgere operazioni portuali ai sensi dell'articolo 16 della legge n.84 del 1994 erano i seguenti:

- 7 imprese portuali operanti per conto terzi concessionarie, autorizzate ai sensi dell’ordinanza n. 73 del 1999 allo sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e movimentazione merci, di prodotti siderurgici, di impianti, alla rinfusa e in colli, di *container* e di rotabili;
- 3 imprese portuali concessionarie operanti per conto proprio autorizzate, ai sensi dell’ordinanza n. 73 del 1999, allo sbarco, imbarco, deposito e movimentazione di merce alla rinfusa (paratoie del sistema MOSE⁵⁷, cemento, leganti idraulici in genere e materiali inerti, anche granulati prodotti e semiprodotti siderurgici);
- 7 stabilimenti industriali, autorizzati ai sensi dell’ordinanza n. 74 del 1999, in autonomia funzionale;
- 4 imprese portuali non concessionarie operanti per conto terzi autorizzate ai sensi dell’ordinanza n. 73 del 1999, allo sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e movimentazione in genere di rinfuse, siderurgia in colli e marmo, *container* e rotabili.

Nel Porto di Chioggia nell’anno 2018, sulla base di quanto previsto dall’art. 16 della legge 84 del 1994 il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare per l’esercizio di attività di impresa portuale, ai sensi dell’Ordinanza n. 9 del 2017 sono state 5.

Con le ordinanze n. 248 del 2006 e 386 del 2013 sono stati disciplinati criteri e modalità di erogazione di servizi specialistici, complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali di cui all’art. 16, primo comma secondo periodo nel Porto di Venezia, mentre i medesimi servizi sono stati regolati nel Porto di Chioggia con l’Ordinanza n. 5 del 2017. Al 31 dicembre 2018 il numero di società autorizzate all’esercizio dei sopra richiamati servizi nel Porto di Venezia conformemente alle previsioni dell’ordinanza n. 6 del 2017 è di 22 mentre il numero di società autorizzate all’esercizio dei sopra richiamati servizi nel Porto di Chioggia conformemente alle previsioni dell’ordinanza n. 8 del 2017 sono 5.

⁵⁷ Al Consorzio Venezia nuova S.r.l. ai sensi dell’art. 18 della l. n. 84 del 1994 è stata accordata una concessione quadriennale fino al 2018 e un’autorizzazione, ai sensi dell’art. 16 della l. n. 84/1994, allo svolgimento di operazioni portuali di movimentazione e di deposito delle paratoie del sistema MOSE al fine di separare temporaneamente la laguna dal mare quando è previsto un evento di acqua alta. La realizzazione del sistema MOSE è regolata da una convenzione sottoscritta il 4 ottobre 1991 e dai successivi atti aggiuntivi tra il Consorzio Venezia nuova S.r.l. e il MIT - Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia - *ex* Magistrato delle acque di Venezia.

Al 31 dicembre 2018 risultano operanti 29 imprese concessionarie ai sensi dell'art. 18 legge n. 84 del 1994⁵⁸, alcune con concessioni di durata quarantennale⁵⁹.

L'AdSP ha riferito di aver verificato⁶⁰ la coerenza e lo stato operativo del programma degli investimenti e di sviluppo dei *terminal*⁶¹ con le linee di indirizzo contenute nel POT nonché effettuata l'analisi relativa alla situazione occupazionale dei soggetti autorizzati. Tutti i soggetti sono risultati in possesso dei requisiti per il rinnovo o mantenimento dell'autorizzazione, stante il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo.

5.6 Lavoro portuale temporaneo

L'istituto del lavoro portuale temporaneo è ancora regolato dall'ordinanza n. 365 del 2012.

A seguito dell'indizione di gara pubblica in data 21 dicembre 2011, e dopo un periodo di proroga del precedente affidamento, è stata individuata l'impresa da autorizzare alla fornitura di lavoro portuale temporale, in via esclusiva, per il quadriennio 2012-2016. Alla scadenza del quadriennio di affidamento l'AdSP si è avvalsa della facoltà prevista nell'ambito del bando di gara di operare la proroga dell'autorizzazione per ulteriori quattro anni dal 1° maggio 2016 al 30 aprile 2020⁶². Non sono state segnalate dal Collegio dei revisori dei conti violazioni nell'affidamento e nello svolgimento dell'attività espletata nel periodo esaminato.

Con riferimento alla situazione finanziaria al 31 dicembre 2018 della Società di lavoro interinale operante presso il Porto di Venezia, si è registrata per il terzo triennio una perdita di euro 66.000 (euro -232.158,17 nel 2017 e -105.218 nel 2016). Il fatturato, pari a euro 10.911.076, è aumentato del 5 per cento rispetto all'anno precedente (euro 10.385.400 nel 2017; euro 10.651.485 nel 2016).

⁵⁸ L'art. 18, in tema di concessione di aree e banchine, prevede che l'AP dia in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale ad imprese previamente autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali. Sono sottoposte a concessione da parte dell'AP la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo, come individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3, della legge 84 del 1994.

⁵⁹ Relazione annuale 2017 AdSP.

⁶⁰ Paragrafo 3.2.5 della Relazione annuale 2018 ai sensi degli artt. 16, sesto comma, e 18, ottavo comma, della l. n. 84 del 1994.

⁶¹ In particolare si tratta del *Terminal* intermodale Adriatico, Multi Service, *Terminal* intermodale Venezia, Euroports – *Terminal Rinfuse* Venezia, Transped, PSA-Vecon, Venice Ro-Port MoS, *Terminal* passeggeri, Venezia *Terminal* Passeggeri (VTP). Gli altri *terminal* sono gestiti da 17 ulteriori società nel Porto di Venezia in conto proprio che gestiscono *terminal* petroliferi (Eni, Decal, Petroven San Marco Petroli, Ies, Versalis), industriali-commerciali (Alcoa trasformazioni, *Cereal Docks* Marghera S.r.l., Colacem, Enel Produzione Fusina, Grandi Molini Italiani, Idromacchine, Alcelor Mittal Italia, AFV Acciaierie Beltrame, Consorzio Venezia Nuova, Simar, Pilkington).

⁶² Ordinanza del Presidente dell'AdSP n. 421 del 29 aprile 2016.

Per ciò che concerne il Porto di Chioggia la AdSP ha evidenziato che la società concessionaria fornitrice di lavoro portuale temporaneo presso lo scalo di Chioggia versa ormai da anni in una situazione di profonda crisi occupazionale legata alla flessione dei traffici che investe lo scalo e che la medesima impresa opera in regime di proroga fino al 31 dicembre 2020 dei termini dell'atto autorizzativo rilasciato dalla Capitaneria di Porto di Chioggia con decorrenza dall'8 febbraio 2011. Alla luce di quanto sopra riferito si invita l'AdSP a proseguire ogni iniziativa volta a regolare, coordinare e razionalizzare la domanda delle imprese portuali, i livelli occupazionali, nel rispetto di quanto previsto dal Codice dei contratti. Si prende atto dell'intenzione dell'AdSP di procedere alla pubblicazione di un bando di gara per l'individuazione dell'impresa da autorizzare alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17 della legge n. 84 del 1994.

6. TRAFFICO PORTUALE

Con il presente referto per il 2018 per la prima volta è possibile procedere all'analisi dei traffici portuali con riferimento ad entrambi gli scali del sistema portuale del Mare adriatico settentrionale, superando le precedenti difficoltà informative connesse alla incompatibilità del sistema informativo delle Capitanerie di porto (PMIS)⁶³ i cui dati non erano relazionabili alle voci in esso previste con il sistema "LogIS"⁶⁴. Dalle informazioni trasmesse emerge che i traffici nel 2018 hanno mostrato una crescita di circa il 4,7 per cento rispetto al 2017 raggiungendo complessivamente 27,5 milioni di tonnellate (1,2 milioni di tonnellate circa in più).

Il risultato positivo è attribuibile alla buona *performance* del Porto di Venezia che ha visto incrementare i propri traffici (+5,3 per cento sul 2017) contrariamente a quanto è accaduto nel Porto di Chioggia dove gli scambi risultano in calo rispetto all'anno precedente (-10,6 per cento sul 2017).

Il Porto di Venezia nel 2018 ha fatto registrare volumi totali di circa 26,5 milioni di tonnellate, in aumento rispetto all'anno precedente. Per tutti i settori le previsioni indicano tassi di crescita positivi: commerciale +2,4 per cento, industriale +17,1 per cento e petrolifero +5,2 per cento.

Nell'ottica dello sviluppo di una *port community system*, intesa come *cluster* e non come mero nodo di scambio, si ritiene che un porto debba svilupparsi tenendo in considerazione tutte le componenti del suo traffico, a partire da quelle industriali e di produzione favorendo l'insediamento di attività ad alto valore aggiunto e ad alto tasso di innovazione, senza concentrare la propria attività esclusivamente sulla crescita dei traffici commerciali, che ad avviso di questa Corte, rimangono di assoluta rilevanza ma che non costituiscono l'unico indicatore da prendere in considerazione.

La composizione complessiva dei traffici per settore rimane in linea con quella del 2017, il traffico commerciale continua a prevalere sugli altri.

⁶³ *Port management information system*.

⁶⁴ LogIS Logistic information system è una piattaforma informatica basata sul *web* costituita da una serie di moduli applicativi dedicati all'espletamento delle pratiche nave con le relative autorizzazioni al monitoraggio e alla gestione delle attività portuali.

Tabella 14 - Traffico di merci e passeggeri - Venezia

	IN	2017 OUT	TOTALE	IN	2018 OUT	TOTALE	IN	2019 OUT	TOTALE
TOTAL TONNAGE	19.680.836	5.453.788	25.134.624	20.726.041	5.774.187	26.500.228	19.484.114	5.434.035	24.918.149
LIQUID BULK	8.065.025	722.486	8.787.511	8.461.903	901.083	9.362.986	8.348.065	669.652	9.017.717
of which:									
Crude oil	0	49.804	49.804	0	0	0	0	0	0
Refined (petroleum) products	6.863.881	365.498	7.229.379	7.310.552	450.817	7.761.369	7.197.873	323.928	7.521.801
Gaseus, liquified or compressed petroleum products and natural gas	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chemical products	921.913	264.184	1.186.097	923.760	383.966	1.307.726	890.940	280.831	1.171.771
Other liquid bulk	279.231	43.000	322.231	227.591	66.300	293.891	259.252	64.893	324.145
DRY BULK	6.731.816	113.733	6.845.549	7.251.339	134.342	7.385.681	6.048.215	135.712	6.183.927
of which:									
Cereals	667.943	59.420	727.363	885.553	43.284	928.837	593.893	67.921	661.814
Foodstuff/Fodder/Oil seeds	1.562.790	5.804	1.568.594	1.575.698	9.343	1.585.041	1.516.898	12.234	1.529.132
Coal and lignite	2.115.675	0	2.115.675	2.105.278	0	2.105.278	1.381.096	5.536	1.386.632
Ores/cement/lime/plasters	301.743	12.319	314.062	420.482	3.157	423.639	372.831	0	372.831
Metallurgical Products	1.720.905	36.190	1.757.095	1.799.540	61.026	1.860.566	1.581.236	3.299	1.584.535
Chemical products	82.238	0	82.238	110.394	5.060	115.454	122.178	0	122.178
Other dry bulk	280.522	0	280.522	354.394	12.472	366.866	480.083	46.722	526.805
GENERAL CARGO	4.883.995	4.617.569	9.501.564	5.012.799	4.738.762	9.751.561	5.087.834	4.628.671	9.716.505
of which:									
Containerized	2.128.539	3.547.126	5.675.665	2.234.000	3.467.390	5.701.390	2.275.864	3.412.269	5.688.133
Ro-Ro	726.014	797.649	1.523.663	880.959	960.532	1.841.491	840.220	923.414	1.763.634
Other general cargo	2.029.442	272.794	2.302.236	1.897.840	310.840	2.208.680	1.971.750	292.988	2.264.738
ADDITIONAL INFORMATION									
Number of Calls			3.459			3.594			3.363
Gross Tonnage			75.936.262			81.786.912			78.113.793
Number of local and ferry passengers	104.326	100.827	205.152	107.169	102.894	210.063	100.232	96.308	196.540
of which:									
Local (< 20 miles journey)	50.649	49.054	99.702	50.534	49.535	100.069	46.926	46.328	93.254
Ferry passengers	53.677	51.773	105.450	56.635	53.359	109.994	53.306	49.980	103.286
Cruise passengers			1.443.911			1.577.785			1.617.945
"Home Port"	622.955	619.803	1.242.758	670.974	667.628	1.338.602	698.309	699.119	1.397.428
"Transits" (to be counted once)			201.153			239.183			220.517
Number of Containers (in TEU)	324.651	286.732	611.383	334.697	297.553	632.250	308.567	284.503	593.070
"Hinterland"	324.651	286.732	611.383	334.697	297.553	632.250	308.567	284.503	593.070
of which:									
Empty	193.082	11.780	204.862	190.825	22.625	213.450	160.490	16.741	177.231
Full	131.569	274.952	406.521	143.872	274.928	418.800	148.077	267.762	415.839
"Transshipped"	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ro-Ro units	32.131	35.197	67.328	38.892	42.647	81.539	37.796	41.415	79.211
Number of private vehicles	18.005	18.657	36.662	18.111	18.303	36.414	17.251	17.707	34.958
Number of commercial vehicles	10.620	14.653	25.273	24.955	19.991	44.946	18.635	23.183	41.818

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati ESPO - AdSP

Tabella 15 - Traffico di merci e passeggeri - Chioggia

CHIOGGIA									
	IN	2017 OUT	TOTALE	IN	2018 OUT	TOTALE	IN	2019 OUT	TOTALE
TOTAL TONNAGE	630.655	507.498	1.138.153	754.532	267.436	1.021.968	803.669	514.606	1.318.275
LIQUID BULK	0	0	0	0	0	0	1.905	0	1.905
Of which:									
Crude oil	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Refined (petroleum) products	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gaseus, liquified or compressed petroleum products and natural gas	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chemical products	0	0	0	0	0	0	1.905	0	1.905
Other liquid bulk	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DRY BULK	495.794	34.887	530.681	647.452	15.010	662.462	703.495	59.036	762.531
of which:									
Cereals	16.121	0	16.121	11.510	0	11.510	11.220	0	11.220
Foodstuff/Fodder/Oil seeds	40.367	0	40.367	42.392	0	42.392	57.947	0	57.947
Coal and lignite	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ores/cement/lime/plasters	284.850	4.750	289.600	313.848	3.700	317.548	396.645	0	396.645
Metallurgical Products	0	0	0	0	1.916	1.916	0	981	981
Chemical products	37.015	0	37.015	120.503	0	120.503	119.256	0	119.256
Other dry bulk	117.441	30.137	147.578	159.199	9.394	168.593	118.427	58.055	176.482
GENERAL CARGO	134.861	472.611	607.472	107.080	252.426	359.506	98.269	455.570	553.839
of which:									
Containerized	0	175	175	0	467	467	0	256	256
Ro-Ro	0	0	0	0	55	55	0	83	83
Other general cargo	134.861	472.436	607.297	107.080	251.904	358.984	98.269	455.231	553.500
ADDITIONAL INFORMATION									
Number of Calls			329			336			360
Gross Tonnage			1.114.270			972.574			1.254.581
Number of local and ferry passengers	0	0	0	0	0	0	0	0	0
of which:									
Local (< 20 miles journey)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ferry passengers	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cruise passengers			0			0			0
"Home Port"	0	0	0	0	0	0	0	0	0
"Transits" (to be counted once)			0			0			0
Number of Containers (in TEU)	0	41	41	0	69	69	0	56	56
"Hinterland"	0	41	41	0	69	69	0	56	56
of which:									
Empty	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Full	0	41	41	0	69	69	0	56	56
"Transshipped"	0	0	0	0	0	0	0	0	0
of which:									
Empty	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Full	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ro-Ro units	0	0	0	0	5	5	0	63	63
Number of private vehicles	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Number of commercial vehicles	0	0	0	0	0	0	0	0	0

7. GESTIONE DEMANIO

Il demanio marittimo portuale in giurisdizione all'AdSP MAS come costituita dal d.lgs. n. 169 del 2016, comprende gli ambiti già in giurisdizione all'Autorità portuale di Venezia di cui al d.m. 6 aprile 1994, nonché gli ambiti demaniali marittimi portuali del porto di Chioggia già gestiti dalla locale Capitaneria di porto e dall'ASPO S.p.A..

Gli ambiti dell'AdSP MAS afferiscono a quattro distinti comuni: nei comuni di Venezia, Cavallino Treporti e Mira sono compresi gli specchi d'acqua ed i canali demaniali marittimi compresi tra la bocca di Malamocco e quella di Lido: la prima, a Sud della laguna veneta, collega l'ambito di mare destinato alla piattaforma d'altura (d.m. 21 marzo 2014) con l'artificiale canale dei petroli direttamente all'area industriale di Porto Marghera, la seconda, a Nord, collegata direttamente al centro storico di Venezia, le fasce demaniali lungo il ciglio dei canali marittimi come definite dalle norme di attuazione del PRP di cui alla legge 20 ottobre 1960 n. 1233, le aree, le opere portuali, gli specchi acquei e i fabbricati a Porto Marghera, Mira, Venezia e Cavallino Treporti.

Nel Comune di Chioggia sono compresi gli specchi d'acqua ed i canali demaniali marittimi all'interno della bocca di Porto di Chioggia, le fasce demaniali lungo il ciglio dei canali marittimi come definite dalle norme di attuazione del PRP (Piano regolatore Portuale) di cui al decreto-legge 16 aprile 1981 n. 1618, le aree, opere portuali, specchi acquei e fabbricati in località Isola e Val da Rio. Per l'area denominata "Ai Saloni" e per le aree di "Val da Rio", definite già demanio marittimo e di fatto in giurisdizione dell'AdSP MAS, l'Ente portuale ha dichiarato di aver svolto con la locale Capitaneria di Porto degli incontri tecnici e sopralluoghi volti a pianificare il passaggio delle pratiche concessorie, inoltre si è dato corso a tutte le attività di gestione e tutela dei beni demaniali ai fini della completa disciplina transitoria delle attività e insediamenti già esistenti.

Il demanio portuale, oggetto, come visto, di previa, puntuale e complessa programmazione, è gestito dall'AdSP attraverso l'affidamento di concessioni afferenti singole aree e banchine in osservanza di quanto previsto dal Regolamento adottato con delibera del Comitato di gestione n. 11 del 14 dicembre 2018⁶⁵. Più in dettaglio, con riferimento alla durata, sono state tipizzate dall'AdSP tre tipologie di concessione: concessioni di durata superiore a quattro anni,

⁶⁵ Il precedente regolamento era stato adottato con delibera del Comitato portuale n. 30 del 18 novembre 2010.

concessioni infra-quadriennali di durata da uno a quattro anni e concessioni di durata inferiore all'anno rilasciate per motivi contingenti (ad esempio cantieri edili o eventi).

In particolare, il già ricordato articolo 18 della l. n. 84 del 1994 stabilisce che le concessioni demaniali portuali, che rientrano nello schema delle concessioni di beni pubblici ⁶⁶, siano assegnate dall'AdSP nel rispetto di idonee forme di pubblicità e delle indicazioni contenute in un decreto MIT. Va sottolineato come, a distanza di 36 anni dalla prescrizione di legge tale importante decreto non sia stato adottato. Ciò non toglie che nell'affidamento delle concessioni debbano sempre essere rispettati i generali principi di corretta e trasparente gestione delle risorse pubbliche, principi consolidati nella nostra legislazione e che trovano fondamento nella Carta costituzionale

Conferma tale indirizzo il decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56, di modifica del d.lgs. n. 50 del 2016. In particolare, l'art. 4 del predetto d.lgs. n. 50 del 2016, così come sopra modificato, prevede che in riferimento ai contratti *“aventi ad oggetto l'acquisto o la locazione, quali che siano le relative modalità finanziarie, di terreni, fabbricati esistenti o altri beni immobili o riguardanti diritti su tali beni”* vadano rispettati i principi *“di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica”*⁶⁷.

Con particolare riferimento alle concessioni su beni del demanio marittimo, più di recente, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) con delibera n. 57 del 2018 del 30 maggio 2018 recante *“Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali”*, ha richiamato principi del tutto analoghi.

Da ultimo, la stessa Corte costituzionale (sentenze n. 1 del 2019 e 176 del 2018) ha sottolineato che *“per costante giurisprudenza costituzionale, i criteri e le modalità di affidamento delle concessioni su beni del demanio marittimo devono essere stabiliti nell'osservanza dei principi della libera concorrenza e della libertà di stabilimento, previsti dalla normativa comunitaria e nazionale”* e che *“durate eccessive stimolano gestioni inefficienti”*.

Si ravvisa inoltre la necessità di assicurare, alla luce delle ingenti risorse impegnate e le strategiche attività da realizzare, un controllo diffuso attraverso la pubblicazione degli atti concernenti le concessioni portuali, i contratti e i piani industriali. Pur apprezzando lo sforzo compiuto dal MIT con l'informatizzazione del SID, si rimarca che la mancata *disclosure* rende

⁶⁶ V. il Parere del Consiglio di Stato, Sezione speciale in sede consultiva n. 1505 del 27 giugno 2016.

⁶⁷ Consiglio di Stato, Commissione speciale, Parere n. 1241 del 10 maggio 2018.

più difficili le valutazioni collettive sull'efficienza economica delle gestioni, con scarsa possibilità di verificare appieno l'andamento della produttività delle concessionarie, con conseguente eventuale revisione delle tariffe e redistribuzione agli utenti di una parte dei benefici derivanti dal recupero di produttività. Come è noto la Corte dei conti⁶⁸ e l'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) hanno già ribadito che non si giustifica la mancata ostensione dei piani economico finanziari (nel caso di specie di quelli delle concessioni autostradali), considerati parte integrante dell'operazione concessoria, fondamentali per la determinazione delle tariffe e degli elementi a base della gestione. Non consentirne la consultazione rende più difficoltoso il controllo sul perseguimento dell'interesse pubblico sotteso alle gestioni.

Ciò posto, l'analisi che segue evidenzia l'elenco dei titolari di concessione ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84 del 1994 dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia con indicazione della durata e delle modalità di affidamento; alcuni degli affidatari sono anche titolari di concessione di depositi costieri.

Nell'area di Venezia-Marittima (con accosti anche a S. Basilio e Riva dei Sette Martiri) è insediata la Società Venezia *terminal* passeggeri S.p.A. che gestisce il traffico crocieristico ed i servizi ed attività collegati la cui concessione ha scadenza il 31 maggio 2024, mentre la società Venice Ro Port MOS ha in concessione pluriennale il *terminal* Autostrade del mare ove attualmente gestisce il traffico Traghetti ro-pax da/per la Grecia.

⁶⁸ Sul tema dell'esigenza di trasparenza ed efficienza delle concessioni da ultimo Corte dei conti, Sezione centrale di controllo sulle amministrazioni dello Stato, deliberazione n. 18 del 18 dicembre 2019.

Tabella 16 - Elenco titolari concessione – art. 18 con indicazione modalità affidamento concessione

1. Imprese portuali conto proprio / terzi in zona commerciale	Descrizione	Scadenza	durata (anni)	in vigore 2016	In vigore 2017	In vigore 2018	Pubblicazione	Tipologia evidenza pubblica	Presenza di istanze concorrenti
1 TERMINAL RINFUSE VENEZIA S.r.l.	In corso di subentro all'atto pluriennale n. 29545 di Rep. Del 19/01/1999	2023	25	X	X	X	Si	Inserzione annunci legali prov. Venezia - Albo pretorio Comune Venezia	no
2 Terminal intermodale VE S.p.A.	Atto suppl.n.Rep.35287 del 04/08/2017 all'atto pluriennale Rep. n. 30038 di Rep. Del 23/02/2000	2023	25	X	X	X	Si	Inserzione annunci legali Provincia di Venezia e albo pretorio del Comune di Venezia e sul sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
3 VECON S.p.A.	In corso di rilascio atto suppletivo all'atto pluriennale n. 28949 di Rep. 30/09/1997	2022	25	X	X	X	Si	Inserzione annunci legali Provincia di Venezia e albo pretorio del Comune di Venezia	no
4 MULTISERVICE S.r.l.	Atto suppletivo n. 35257 di Rep. del 10/5/2017 all'atto pluriennale n.33060 di Rep. del 11/12/2007	2024	25	X	X	X	Si	Inserzione annunci legali Provincia di Venezia e albo pretorio del Comune di Venezia e sul sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
6 ILVA LAMINATI PIANI S.p.A.	Atto pluriennale in corso di rilascio	2026	15	X	X	X	Si	esclusa dalla pubblicazione perché nata da accordi governativi subentro di Arcelormittal su Ilva art. 46 co. 4-sexies DL 347/2003	
7 ARCELORMITTAL S.p.A.	Atto pluriennale in corso di rilascio	2026	15			X	Si	esclusa pubblicazione, nata da accordi governativi Arcelormittal su Ilva art. 46 co. 4- sexies DL 347/2003	
2 Imprese portuali conto proprio / terzi in zona industriale									
1 TERMINAL INTERMODALE	In corso di subentro all'atto pluriennale n. 29967 di Rep. Del 22/09/1999	2023	25	X	X	X	Si	esclusa dalla pubblicazione perché nata da provvedimenti giudiziari	
2 TRANSPED S.r.l.	Atto pluriennale n. 35382 del 9/3/2018	2035	17	X	X	X	Si	albo pretorio Comune Venezia - sito Istituzionale sez Bandi e Gare"	no
3 VE.RO. PORT MOS*	Atto pluriennale in corso di rilascio	2052 (2062)	40	X	X	X	Si	inserzione su G.U.C.E.	no
4 Consorzio Venezia Nuova	Concessione infraquadriennale	2018		X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
3 Imprese industriali autorizzate già in autonomia funzionale									
1 Alcoa trasformazioni S.r.l.	Concessione infraquadriennale			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
2 Cereal Docks Marghera	Concessione infraquadriennale			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
3 Colacem S.p.A.	Concessione infraquadriennale			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
4 ENEL PRODUZIONE	Concessione infraquadriennale			X			Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
5 ENEL PRODUZIONE	Concessione infraquadriennale			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
6 Grandi molini italiani	Concessione infraquadriennale			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
7 IDROMACCHINE S.r.l.	Atto pluriennale in corso di rilascio	2027	12	X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
8 PILKINGTON S.p.A.	Atto plurienn. Rep.35386 del 04.04.2018	2024	7			X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
9 SIMAR	Concessione infraquadriennale			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
4 Depositi costieri									
1 VERSALIS	Concessione infraquadriennale			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
2 PETROVEN S.p.A.	Concessione infraquadriennale			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
3 RAFFINERIA ENI S.p.A.	Atto plurienn. Rep. n.35024 30/10/2015	2034	20	X	X	X	Si	Albo pretorio Comune Venezia Mira sito Istituzionale "Bandi e Gare"	no
4 EDISON S.p.A.	Atto pluriennale in corso di rilascio			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
5 DECAL S.p.A.	Atto pluriennale in corso di rilascio	2029	15	X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
6 S. MARCO PETROLI	Concessione infraquadriennale			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
7 Venezia bunkeraggi S.r.l.	Atto plurienn Rep. 35112 del 16.06.2016	2027	15	X	X	X	Si	Albo pretorio del Comune di Venezia	no
8 IES S.p.A.,	Concessione infraquadriennale			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no
9 Sapiro produzione idrogeno ossigeno S.r.l.	Concessione infraquadriennale			X	X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	no

Fonte: AdSP

* La società di progetto Venice Ro-Port MoS S.c.p.a., subentrata a titolo originario al raggruppamento temporaneo di imprese aggiudicatario originariamente costituito da Thetis S.p.A., Adria Infrastrutture S.p.A., Sistemi Territoriali S.p.A., Teleporto Adriatico S.r.l. e Multiservice S.r.l. e, successivamente, integrato da Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani S.p.A. e Consorzio Veneto Cooperativo S.c.p.a., nel seguito divenuto promotore.

Buona parte delle concessioni demaniali in essere è risalente, di lunga durata e spesso a suo tempo affidate a trattativa diretta. Inoltre, l'avvio di procedure di affidamento delle concessioni demaniali su istanza di parte anziché con pubblicazione di un bando di gara e la mancata predeterminazione di criteri di selezione delle domande rende difficile garantire a monte la coerenza con i principi di massima pubblicità e trasparenza dell'azione amministrativa e di limitata discrezionalità dell'ente pubblico⁶⁹.

Le misure unitarie dei canoni demaniali applicabili alle concessioni ricadenti nell'ambito della circoscrizione portuale per l'anno 2018 sono state da ultimo rideterminate con ordinanza del Presidente dell'AdSP n. 416 del 24 dicembre 2015 e n. 10 del 27 dicembre 2017 in attuazione di quanto disposto dal MIT con le circolari n. 73 del 3 dicembre 2015 e n. 82 del 11 dicembre 2017. A garanzia dell'osservanza delle obbligazioni assunte, l'AdSP ha richiesto ai concessionari di costituire una fideiussione non inferiore a due annualità del canone così da poter avviare, in caso di inadempimento, l'escussione della cauzione e le azioni legali dirette al recupero del credito.

Si evidenzia da ultimo che l'AdSP il 4 aprile 2020 tenuto conto dell'attuale situazione di "locked" economico causato dall'emergenza sanitaria c.d. *Covid 19* ha provveduto ad emanare una circolare rivolta a tutti i concessionari dei porti di Venezia e di Chioggia con cui ha comunicato la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall'art. 92 co. 2 del d.l. 18 del 2020.

Nella tabella seguente sono riassunte, per gli esercizi dal 2015 al 2018, le entrate accertate per canoni da concessioni demaniali e le riscossioni per canoni da concessioni demaniali di competenza, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate e sugli accertamenti.

⁶⁹ Lo stesso Consiglio di Stato, intervenendo con Parere n. 1505/2016 del 27 giugno 2016 sullo schema di decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti recante la disciplina di affidamento in concessione di aree e banchine, comprese nell'ambito portuale, di cui all'art. 18, comma 1, legge 28 gennaio 1994, n. 84, ha avuto modo di precisare che è "preferibile una procedura di gara con preventiva pubblicazione di bando anche quando non sussistono domande preesistenti, visto che è il bando stesso che può suscitare l'interesse degli investitori e quindi l'ingresso del capitale di investimento". Con riferimento alla gestione amministrativa e fiscale del demanio marittimo l'AdSP si avvale del Sistema informativo demanio (SID)⁶⁹ che, in linea con le prescrizioni impartite dal Ministero vigilante e in accordo con l'Amministrazione tributaria, consente l'esatta individuazione, la localizzazione, lo stato di utilizzo dei beni e la gestione delle concessioni.

Tabella 17 - Rapporto accertamenti/entrate correnti da concessioni demaniali- incidenza

Esercizio	Accertamenti per canoni (a)	Entrate correnti	Incidenza	Riscossioni per canoni (c)	Incidenza
		(b)	a/b %		c/a
2015	29.428.881	53.591.761	54,91	23.294.498	79,16
2016	25.472.702	65.220.406	39,06	19.413.553	76,21
2017	23.696.013	48.889.981	48,47	17.037.756	71,90
2018	23.245.135	50.066.620	46,43	17.693.605	76,12

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

Nel periodo in esame gli accertamenti per canoni da concessioni demaniali risultano in lieve diminuzione attestandosi rispettivamente a euro 23,69 milioni nel 2017 e a euro 23,24 milioni nel 2018. Rispetto al totale delle entrate correnti i canoni demaniali rappresentano nel triennio una quota estremamente importante delle entrate che nel 2018 è pari al 46,43 per cento tra le più elevate che si riscontrano nelle AdSP⁷⁰ e che dopo la voce di parte capitale pari ad euro 74.861.411,24 risultano la principale voce di entrata di parte corrente dell'Ente precedendo le tasse di ancoraggio pari a euro 7.818.754,73 e le tasse sulle merci euro 15.814.779,21, ai proventi per autorizzazioni di impresa pari ad euro 1.088.619,35 e ai proventi per altre attività svolte nel porto pari a euro 197.181.

⁷⁰ Mit Relazione annuale sulle Autorità portuali 2016/2017.

8. PARTECIPAZIONI

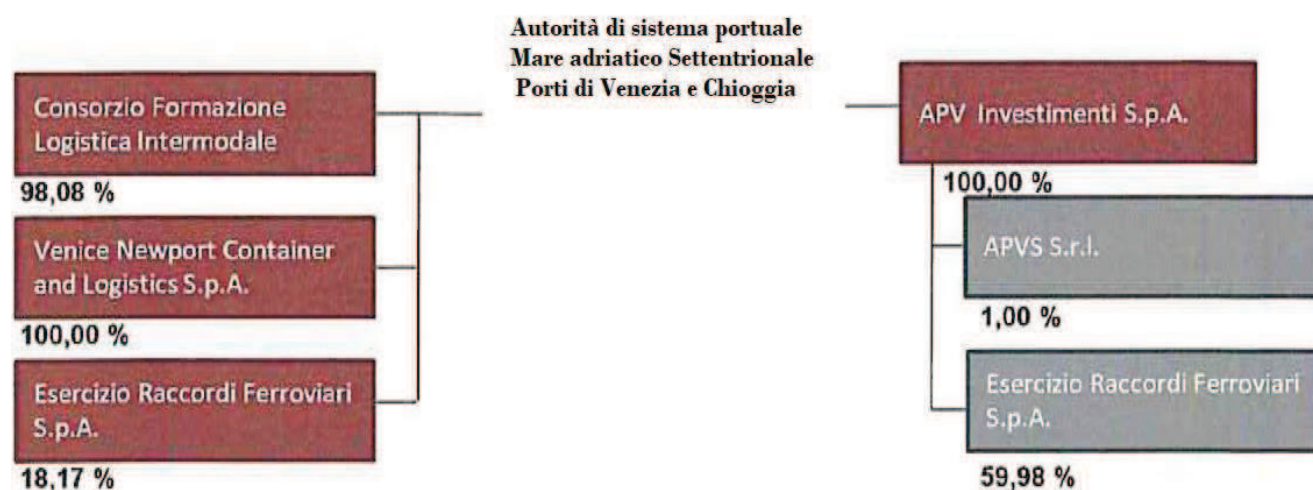
L'AdSP con decreto n. 350 del 24 dicembre 2019⁷¹ ha adottato il provvedimento di revisione periodica delle partecipazioni societarie ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 art. 20 (Testo Unico Società Partecipate) contenente la situazione al 31 dicembre 2018.

Nell'ambito delle misure di revisione straordinaria il 29 novembre 2017 è stata ceduta la quota posseduta da *APV Investimenti S.p.A.* nella società autostrade *Serenissima* e il 25 giugno 2018 è stata formalizzata la scissione parziale da *APV Investimenti S.p.A.* e *Venice Newport Container & logistic S.p.A.*, società totalmente partecipata dall'AdSP per effetto della quale il patrimonio immobiliare dell'*APV Investimenti* è stato trasferito tramite atto di scissione nella *Venice newport container and logistics S.p.A.*, ai sensi dell'art. 4 comma 2 lettera a) del d.lgs. n. 175 del 2016. Con decorrenza 4 settembre 2018 la società *APV Investimenti S.p.A.* è stata iscritta nell'elenco delle società *in house* di cui all'art. 192 del d.lgs. n. 50 del 2016 condizione necessaria per procedere ad affidamenti diretti di appalti pubblici.

Si prende atto che l'Ente, al fine di garantire l'efficiente gestione delle società, la tutela della concorrenza e del mercato e la razionalizzazione delle risorse impiegate nonché l'attuazione di quanto previsto dall'art. 16 del d.lgs. 174 del 2016, con decreto n. 332 del 28 ottobre 2019 ha adottato il Regolamento per l'esercizio del "controllo analogo" delle proprie società *in house*. Di seguito si fornisce la situazione dell'*asset* societario al 31 dicembre 2018 all'esito dell'adozione delle misure di razionalizzazione e sintetiche informazioni sulle singole società partecipate dall'Autorità.

⁷¹ Con decreto del Presidente n. 233 del 5 febbraio 2019 del Presidente dell'AdSP, ha adottato il approvato il Piano di revisione periodica delle partecipazioni societarie possedute direttamente ed indirettamente al 31 dicembre 2017.

Figura 2 – Assetto delle partecipazioni dell'AdSP



Fonte: AdSP

8.1 APV Investimenti S.p.A.

APV Investimenti S.p.A., costituita nel 2001 con l'iniziale denominazione di APV *Holding*, è una società interamente partecipata dall'AdSP che, all'esito dell'operazione di scorporo parziale, ha perso la propria iniziale vocazione di gestione di progetti immobiliari e proprietà mobiliari ed ha ora come scopo sociale l'esercizio di attività di produzione e gestione di servizi di interesse generale di rilevanza e inerenza portuale strettamente necessari per il perseguimento delle finalità dell'AdSP, quali la gestione delle aree adibite a parcheggio site all'interno dell'ambito portuale, la realizzazione e gestione dei sistemi informatici, telematici e di telefonia nonché delle reti informatiche e/o di telecomunicazione dei Porti di Venezia e Chioggia (*Port Community System, Single Window, Vessel Traffic Monitoring in Port, Electronic Port Clearance*) attraverso l'applicativo LogIS (*Logistics Information System*) e il portale www.port.venice.it.

In ordine all'esigenza di mantenere l'efficienza delle gestioni "*in house*" il Consiglio di Stato, Sez. V, n. 681 del 27 gennaio 2020, ha affermato che la gestione *in house providing* deve comprovare la convenienza economica rispetto alla esternalizzazione del servizio e che la natura di società *in house* interamente partecipata dell'ente aggiudicatore non può limitare le scelte negoziali di quest'ultimo essendo legittima l'esternalizzazione del servizio informatico qualora lo stesso risulti più conveniente rispetto all'affidamento "*in house*".

Il bilancio 2018 evidenzia un utile di euro 953.677 (euro 679.926 nel 2017), il valore della produzione è in diminuzione passando da euro 5.935.876 del 2017 a euro 4.245.747 del 2018 compensato dalla diminuzione dei costi di produzione che passano da euro 5.694.944 nel 2017 a euro 2.969.266 del 2018. Lo stato patrimoniale evidenzia la forte diminuzione delle immobilizzazioni immateriali (da euro 30,87 milioni nel 2017 a euro 2,90 milioni del 2018), materiali (da euro 36,97 milioni nel 2017 a euro 4,66 milioni nel 2018) e finanziarie (da euro 13,51 del 2017 a euro 6,45 del 2018). Anche il Patrimonio netto passa da euro 74,21 milioni del 2017 a euro 9,67 milioni del 2018. In diminuzione anche il Fondo rischi ed oneri da euro 5,4 milioni del 2017 a euro 847 mila del 2018.

A gennaio 2019 l'APVI ha concluso la procedura, ai sensi degli artt.4 e 75 del d.lgs. n. 50 del 2016, di aggiudicazione dell'affitto del ramo d'azienda addetta al trasporto fluviale di merci e di *containers* su chiatta lungo il Fiume Po ovvero lungo l'idrovia Canal Bianco, Fissero, Tartaro da Venezia a Mantova e viceversa.

8.2 Venice Newport Container and Logistics S.p.A. - VNCL

La società *Venice Newport Container and Logistics SpA*, costituita il 5 maggio 2010 si occupa, fra l'altro, della valorizzazione, previa bonifica e cambio di destinazione d'uso, di un rilevante compendio immobiliare situato in Marghera ex petrolchimico (Montefibre e AS Syndial). Nel corso dell'esercizio 2018 la società, da qualificarsi come pubblica in quanto controllata interamente dalla AdSP, è stata sottoposta a revisione straordinaria della partecipazione ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. n. 175 del 2016 e al piano di razionalizzazione di cui all'art. 20 del medesimo d.lgs. n. 175 del 2016. La AdSP ha ritenuto il mantenimento della partecipazione strategico ai fini della "valorizzazione immobiliare", anche tenuto conto della scissione societaria del ramo d'azienda immobiliare da APV Investimenti S.p.A. La VNCL in ragione dell'attività svolta, dell'organizzazione adottata in ossequio al richiamato art. 20, co. 2, del d.lgs. n. 175 del 2016 è dunque ritenuta strumentale all'attività dell'AdSP MAS ai sensi dell'art. 4 co. 3 e dell'art. 20 co. 2 del d.lgs. n. 175 del 2016. VNCL, è stata inserita nell'elenco Istat, lista S13, Sezione "altre amministrazioni locali" ai fini del bilancio consolidato dello Stato, e quindi soggetta agli specifici obblighi amministrativi del perimetro (fatturazione elettronica, registro unico, piattaforma crediti commerciali, *split payment*, art. 48 bis, vigilanza su DURC fornitori, applicazione norme di contenimento di finanza pubblica).

In sede di bilancio consuntivo 2018 la Società APVI ha evidenziato che per quanto concerne l'area *ex* Montefibre è proseguita l'attività, prevista dal primo stralcio, di bonifica dell'area acquistata nel 2010, la sorveglianza, gestione e manutenzione degli apparati elettromeccanici di supporto ai cantieri attivi e marginalmente per l'insediamento di terzi locatori. Per l'area AS *Syndial*, dopo il completamento delle demolizioni a carico della venditrice *Syndial* nel 2017, sono state completate nel corso del 2018 le attività di gestione della rete di distribuzione elettrica del sito e dell'autorizzazione allo scarico delle acque del sito in laguna da parte del Provveditorato alle opere Pubbliche per il Triveneto. La Società ha evidenziato che nel corso del 2018 è continuato il rallentamento della progettualità sul Porto d'altura, mentre è proseguito il progetto di riuso dell'area *MonteSyndial* come nuovo *terminal* portuale *on-shore* ed in tal senso è stato perfezionato il secondo esproprio di parte dell'area *MonteSyndial* con il decreto emesso dall'AdSP MAS il 13 dicembre 2018. Lo stato del progetto del *terminal on-shore* non consente ancora agli amministratori di predisporre ed approvare un piano industriale aziendale, ma unicamente di valutare la recuperabilità dell'investimento come funzionale alla più ampia progettualità e del valore corrente del compendio. Gli amministratori stanno, peraltro, promuovendo la realizzazione di opere di infrastrutturazione nel "primo stralcio" del compendio immobiliare di Porto Marghera, lotto che è dotato di autonomia funzionale con finalità logistica e portuale, condizione che si auspica possa consentire lo sfruttamento economico autonomo, anche anticipato rispetto al completamento del progetto complessivo. Si rileva altresì la persistenza di rischi di mercato, legati ad una domanda attuale che nei tempi necessari all'approntamento del sito potrebbe essere soddisfatta da altre strutture o soluzioni a costi inferiori, piuttosto che i rischi connessi alla dilazione dei tempi di realizzazione, che ne potrebbero impedire l'utilizzo in tempi brevi o ragionevoli rispetto alle attività da svolgere. Il bilancio 2018 evidenzia un utile di euro 34.661 in aumento rispetto al 2017 (euro 9.039), il valore della produzione è in lieve diminuzione passando da euro 3.712.346 del 2017 a euro 3.251.055 del 2018. I costi della produzione sono in aumento e passano da euro 2.775.238 nel 2017 a euro 3.129.259 del 2018. Lo stato patrimoniale evidenzia l'aumento delle immobilizzazioni immateriali (da euro 713.842 del 2017 a euro 2.476.818 del 2018), materiali (da euro 91.311.512 milioni del 2017 a euro 108.651.826 nel 2018) e finanziarie (da euro 92.272.519 del 2018 a euro 111.376.813 del 2017). In aumento anche i crediti verso l'AdSP che passano da euro 7.274 a euro 17.384.334 parzialmente controbilanciati dai debiti verso AdSP

per finanziamenti che passano da euro 1.600.000 del 2017 a euro 12.100.000 del 2018. I debiti verso banche ammontanti a euro 10.000.000 si azzerano nel 2018. Il Patrimonio netto passa da euro 79.883.371 del 2017 a euro 112.883.632 del 2018.

8.3 Esercizio Raccordi Ferroviari – ERF S.p.A.

La società svolge un'attività strettamente funzionale a quella dell'Ente, al fine di favorire il trasporto alternativo a quello stradale e a ridotto impatto ambientale in linea con la visione europea sulle future modalità di trasporto merci. In tal senso, valutandone la strategicità dell'attività, l'AdSP ha esercitato l'opzione d'acquisto a fronte di recesso di un socio.

L'AdSP al 31 dicembre 2017 deteneva il 15,96 per cento del capitale sociale. Inoltre, AdSP è unico socio di APV Investimenti SPA che al 31 dicembre 2018 ne deteneva il 52,69 per cento del capitale. Nel corso dell'anno è continuato l'adeguamento iniziato nel 2017 di 6 locomotori al Decreto ANSF 1/2015, condizione necessaria per l'ottenimento dello status di impresa ferroviaria. Nel 2018 il bilancio si è chiuso con un utile di euro 63.973 (euro 98.690 nel 2017), il valore della produzione si è attestato sui livelli dell'esercizio 2017 (euro 4.912.281), come anche il Patrimonio netto (euro 2.102.060).

8.4 APVS S.r.l.

La società, costituita con delibera Comitato portuale n. 16 del 17 giugno 2010, ha per oggetto l'esercizio dell'attività di assunzione, gestione e disposizione di partecipazioni. Al 31 dicembre 2015 APVS S.r.l. era partecipata da APV Investimenti S.p.A. con una quota del 66,98 per cento e da Veneto Sviluppo S.p.A. per il 33,02 per cento.

Con bando 31 dicembre 2015 APVI, riservandosi una quota dell'1 per cento, ha posto in vendita le proprie quote di partecipazione in APVS con possibilità dei soci di APVS di esercitare il diritto di prelazione poi esercitato dalla Regione Veneto attraverso la Veneto Sviluppo S.p.A. che ha acquistato l'intera partecipazione di APVS in APVI il 5 febbraio 2016⁷². Attualmente APVS detiene una partecipazione in Venezia *terminal* passeggeri S.p.A. pari al 51 per cento del capitale sociale, mentre la residua parte del capitale sociale è attualmente posseduto dalla

⁷² Nel mese di luglio 2016 Veneto Sviluppo ha perfezionato l'atto di acquisto della suddetta quota sostenendo un esborso pari a circa euro 24 milioni.

Venezia investimenti S.r.l. per il 48 per cento⁷³ e per l'1 per cento dalla APV Investimenti. La partecipazione dell'1 per cento dell'AdSP al capitale sociale attraverso la *APV Investimenti SpA* è stata ritenuta strategica in sede di presentazione del Piano di razionalizzazione periodica in quanto "tale partecipazione serve a garantire alla Società VTP, costituita ai sensi dell'art. 23 comma 5, della legge n. 84 del 1994 i propri *asset* strategici permettendo lo svolgimento del servizio di interesse generale". La società ha chiuso il bilancio 2018 con un utile di euro 2.256.309 riconducibile per euro 2.341.363 a proventi da partecipazioni.

8.5 Venezia terminal passeggeri S.p.A.

La *Venezia terminal passeggeri - VTP S.p.A.* è la società che gestisce la stazione marittima passeggeri del Porto di Venezia ai sensi dell'art. 23, comma 5, l. 28 gennaio 1994 n. 84 e, in particolare, le "operazioni di sbarco e di imbarco dalle/sulle navi da crociera, traghetti, aliscafi imbarcazioni, e natanti da diporto e comunque adibite al trasporto passeggeri nel Porto di Venezia e di ogni altra attività connessa, compresa la fornitura di tutti i servizi di ricezione, accoglienza e trasferimento dei passeggeri, eventualmente in collegamento con altre strutture logistiche o turistiche della zona e la gestione degli ormeggi di imbarcazioni da diporto.". All'atto della costituzione il capitale sociale di VTP era detenuto, fra l'altro, da *APV S.r.l.*, società interamente partecipata dall'APVS per il 35,50 per cento e dalla Regione Veneto per il 17,50 per cento. In anni successivi entrambi hanno ceduto le loro partecipazioni a società controllate e, precisamente, l'APV S.r.l. a APV Investimenti S.p.A. e la Regione Veneto a Veneto Sviluppo S.p.A. Ad aprile 2013, infine, APV Investimenti S.p.A. e Veneto sviluppo S.p.A. hanno costituito la APVS S.r.l. e conferito in essa le rispettive quote di partecipazione; la *APVS S.r.l.* in questo modo, diveniva titolare del 53 per cento del capitale sociale di *VTP*. A seguito della cessione delle quote di APV Investimenti S.p.A. in *APVS S.r.l.*⁷⁴ l'attuale assetto della Società è composto da APVS S.r.l. con una quota del 53 per cento, dalla Camera di Commercio

⁷³ Sempre nel luglio 2016 è stata ceduta una quota rappresentativa del 48,00 per cento del capitale di *APVS S.r.l.* ad un controvalore di circa euro 17,474 milioni, a *Venezia Investimenti S.r.l.* società partecipata dalle seguenti tre compagnie di crociera di *standing* internazionale e da un gestore turco di *terminal* portuali in diversi *hub* europei, tutti con quote del 25 per cento pari ad euro 1.250.000,00 (Costa crociere S.p.A., Msc Cruises S.A., Global ports Netherlands B.V., RCL Holdings cooperatief U.A.).

⁷⁴ L'operazione di dismissione è avvenuta a seguito di perizia di valutazione di *advisor* legale e di assistenza specialistica si è proceduto alla cessione della quota del capitale sociale di APVS S.r.l. detenuta da APV Investimenti S.p.A..

di Venezia con una quota del 2,64 per cento, dalla Finpax S.r.l.⁷⁵ con una quota del 22,18 per cento e dalla SAVE con una quota del 22,18 per cento.

La Società possiede quote di:

- *Ravenna terminal passeggeri S.r.l. (R.T.P. S.r.l.)*, società che gestisce in concessione pluriennale il *terminal* crociere “Porto Corsini”;
- *Catania Cruise terminal S.r.l. (C.C.T. S.r.l.)*, società che gestisce in concessione pluriennale il *terminal* crociere di Catania;
- *Cagliari Cruise Port S.r.l. (C.C.P. S.r.l.)*, società che gestisce in concessione pluriennale il *terminal* crociere di Cagliari.

Oltre alle sopra descritte operazioni di sbarco e di imbarco la VTP, nel 2018, ha chiesto all’AdSP, di essere autorizzata a procedere, a propria cura e spese, alla caratterizzazione del Canale Vittorio Emanuele III, del Canale Nord e del Canale Brentelle presso Marghera, nonché dei diversi siti di conferimento dei fanghi indicati dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche, individuando una soluzione alle problematiche connesse alla gestione dei sedimenti oggetto dei dragaggi che sia compatibile con la normativa vigente in materia. L’AdSP ha ritenuto di dover porre in essere in proprio dette attività in quanto rientranti nelle competenze istituzionali dell’Ente con uno stanziamento di euro 215.690. Si evidenzia al riguardo, che tale attività non ha ancora avuto luogo per la mancata approvazione della versione aggiornata del Piano morfologico della laguna di Venezia da parte del Ministero dell’ambiente e che, contro il silenzio sull’istanza presentata dal Concessionario, si è pronunciato il Tar Veneto con sentenza n. 398 del 8 aprile 2020 che ha ordinato all’AdSP e al Provveditorato interregionale alle opere pubbliche, di riscontrare l’istanza presentata dalla VTP con un provvedimento espresso.

8.6 CFLI - Consorzio Formazione Logistica Intermodale

Il Consorzio per la formazione logistica intermodale è ente partecipato dalla AdSP e accreditato presso la Regione Veneto per la formazione e per i servizi al lavoro e, in tale ambito, organizza corsi di qualificazione/riqualificazione e percorsi di inserimento lavorativo e, a favore delle aziende anche mediante contributi comunitari⁷⁶, dell’AdSP e di privati. È socio fondatore

⁷⁵ La *Finpax* è partecipata, fra l’altro, dalla *Venezia investimenti S.r.l.* con una quota del 85,85 per cento e dalla *Cooperativa portabagagli del Porto di Venezia* con una partecipazione del 10 per cento.

⁷⁶ Ad esempio: Multiappro, Eu-portraits, Transogood, Intermodaria, Med.i.t.a., Interreg Adraform, Portrain, FSE Asse V “Il lavoro nel porto sicuro, Cooperandia, Safeadria, Vet. Port. Intempo.

dell'I.T.S. "Marco Polo" - Fondazione per la mobilità sostenibile nel sistema portuale e aeroportuale, dell'ITS per la mobilità sostenibile di Malpensa e dell'Accademia del mare di Genova. Nel 2018 e nel 2019 ha sviluppato *software* tra i quali prodotti virtuali per l'orientamento e la formazione, nonché il portale www.lavorareinporto.it.

8.7 Società delle Autostrade Serenissima S.p.A.

Lo scopo sociale di Autostrade Serenissima è la gestione di infrastrutture autostradali, per il cui conseguimento la società ha contribuito, con altri operatori, allo sviluppo ed alla presentazione di proposte alle Amministrazioni concedenti. In data 29 novembre 2017 è stata ceduta la quota posseduta da APV Investimenti S.p.A. nella Società Autostrade Serenissima riducendo pertanto ulteriormente il numero delle partecipazioni dirette e indirette detenute dall'Ente⁷⁷.

⁷⁷ APVI ha ceduto la propria quota di partecipazione -pari al 6,02 per cento del capitale sociale di Società delle Autostrade Serenissima S.p.A. (n. 170.575 azioni) - alla medesima Autostrade Serenissima S.p.A, che ha esercitato il diritto di prelazione, a fronte del pagamento di un corrispettivo totale di euro 1.978.670,00 pari ad euro 11,60 per azione compravenduta. Con prot. n. 2017/761 del 28 novembre 2017 la Direzione generale di APVI ha comunicato che "non essendo intervenuta e/o pervenuta alcuna offerta entro il termine del 24.11.2017, come sopra fissato e dunque, con determina prot. n. 742/2017 in data 24 novembre 2017, il Direttore generale di APV Investimenti S.p.A. ha dichiarato terminata e chiusa la pubblicazione della descritta operazione di cessione azionaria senza che alcuna offerta sia intervenuta e/o pervenuta."

9. CONTENZIOSO

Per quanto attiene al contenzioso di diritto civile, si segnala la pendenza di 13 cause risalenti al 2017 e di 20 cause sopravvenute nel 2018.

Rileva inoltre, per la sua particolare delicatezza, il contenzioso concernente le numerose richieste di risarcimento per esposizione dei lavoratori all'amianto, con sentenze di condanna dell'Ente per responsabilità propria dell'imprenditore, per violazione dell'obbligo di prevenzione e protezione previsto dall'articolo 2087 cod. civ.⁷⁸. A fronte di detti contenziosi l'AdSP ha evidenziato di aver risarcito complessivamente euro 2.431.433 nel 2016⁷⁹, euro 2.119.283⁸⁰ nel 2017 ed euro 1.955.000 nel 2018 e che le cause pendenti in vari gradi di giudizio risultavano essere n. 71 nel 2016, e 78 nel 2017 e 60 nel 2018.

L'AdSP ha segnalato la pendenza nell'esercizio in esame di venti cause di diritto amministrativo.

Il prospetto di Stato patrimoniale inserito nel bilancio 2018 non evidenzia somme vincolate al Fondo rischi ed oneri riguardanti il rischio da soccombenza dei numerosi contenziosi in essere, alcuni dei quali di rilevante ammontare.

Il MIT⁸¹, nel dar seguito a quanto già evidenziato da questa Corte in occasione di precedenti referti, ha confermato che le AdSP, per fronteggiare eventuali soccombenze - tenuto conto di quanto previsto dalla relazione sullo stato del contenzioso dell'Ufficio legale - sono tenute prudenzialmente a vincolare adeguate risorse a titolo di fondo rischi ed oneri per contenziosi in essere e a darne evidenza nei sopra richiamati prospetti.

Ciò posto l'AdSP in sede istruttoria ha evidenziato che per quanto attiene agli *“accantonamenti di somme nell'apposito Fondo rischi la scrivente ha obbligo di contabilità finanziaria –mentre – gli accantonamenti per rischi ed oneri per natura destinati a coprire perdite o debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio sono indeterminati o l'ammontare o la data di sopravvenienza (art. 2424-bis cod. civ.) sono voce propria del bilancio civilistico legato ad una rappresentazione economico patrimoniale. La scrivente gestisce i rischi legati a contenziosi, in particolare quelli riferiti condanne per esposizione ad amianto, con specifiche previsioni di spesa nei*

⁷⁸ In tema di risarcimento del danno si veda Corte di Cassazione n. 17092 del 2012.

⁷⁹ Nel rendiconto dell'esercizio 2016 sono evidenziate spese per risarcimento danni da amianto pari a 2.357.942,57 e 569.371,93 a favore dell'INAIL che ha esercito azione di regresso.

⁸⁰ Nel rendiconto dell'esercizio 2017 sono evidenziate spese per risarcimento danni da amianto pari a 1.903.068,69, a favore dell'INAIL che ha esercito azione di regresso.

⁸¹ Con nota Mit prot. 16586 del 20 giugno 2018.

pertinenti capitoli del bilancio preventivo e che, ove ritenuto necessario, la previsione è nel corso dell'anno via via aggiornata con specifici elenchi di variazione per tener conto di fatti nuovi o informazioni sopravvenute. Detta iscrizione al pertinente capitolo di bilancio, secondo l'AdSP, può ritenersi alternativa, anche rispetto a fattori di prudenza amministrativo-contabile, rispetto alla iscrizione di un fondo rischi in sede di bilancio di previsione. La consistenza della previsione del capitolo è di euro 3,7 milioni nel 2019 e di euro 2,5 milioni nel 2020 che consentono la copertura dei valori storicamente valutati sulla base di apposita analisi. Per completezza si ritiene di dover evidenziare che in sede di bilancio di previsione viene sistematicamente iscritto un fondo di riserva per le spese impreviste, nel bilancio di previsione 2020 euro 500.000, ai sensi dell'art. 13 del vigente Regolamento di amministrazione e contabilità.

Il Collegio dei revisori dei conti avrà cura di verificare che l'AdSP effettui gli opportuni aggiustamenti e i necessari prudenziali appostamenti per le eventuali soccombenze giudiziali, in particolare per il risarcimento di danni da amianto.

10. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il Collegio dei revisori dei conti ha dato atto che il conto consuntivo dell'esercizio 2018 è stato redatto in conformità al vigente Regolamento di amministrazione e contabilità⁸².

Al consuntivo approvato dal Comitato di gestione con la delibera n. 3 del 29 aprile 2019 sono stati allegati, il prospetto riepilogativo delle spese per missioni e programmi⁸³, l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti e il Piano dei conti integrato.

Si segnala che non risulta un'approvazione espressa del Rendiconto 2018 da parte del MIT e del MEF. Attesa la rilevanza di tale documento sul controllo dell'ente si ritiene che i Ministeri vigilanti debbano esprimersi formalmente sul Rendiconto delle AdSP.

Per quel che riguarda le norme sul contenimento della spesa pubblica, il Collegio dei revisori, alla luce delle indicazioni contenute nelle circolari del Mef, ha verificato con esito positivo il rispetto dei limiti imposti dalla legge, applicati ai capitoli finanziati dal contributo istituzionale o a valere su fondi non vincolati e il riversamento al bilancio dello Stato (euro 1.090.862).

10.1.1 Dati salienti della gestione

Si antepone, per ciascuno degli esercizi dal 2016 al 2018, all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, un prospetto che espone i saldi contabili più significativi, emergenti dai conti consuntivi esaminati, posti a raffronto con quelli degli esercizi precedenti.

Tabella 18 - Principali saldi contabili della gestione

DESCRIZIONE	2016	2017	Δ % '17-'16	2018	Δ % '18-'17
a) Avanzo/disavanzo fin.	14.823.356	-3.996.351	-73,04	-17.287.021	332,57
saldo corrente	39.570.769	26.906.263	-32,00	28.791.491	7,01
saldo in c/capitale	-24.747.414	-30.902.614	24,87	-46.078.512	49,11
b) Avanzo amm.ne	28.627.047	31.859.177	11,29	16.034.214	49,67
c) Avanzo economico	21.149.584	12.719.104	-39,86	13.502.052	6,16
d) Patrimonio netto	198.799.813	211.518.916	6,40	225.020.968	6,38

Fonte: Corte dei conti su dati AdSP

⁸² Il Regolamento è stato adottato con deliberazione del Comitato portuale n. 2 del 29 marzo 2007, approvato dal Ministero vigilante in data 24 maggio 2007 successivamente modificato con deliberazione del Comitato portuale n. 19 del 22 dicembre 2011.

⁸³ Secondo lo schema previsto dal decreto del Ministero dell'economia e finanze del 1° ottobre 2013 e secondo le prescrizioni contenute nel DPCM 12 dicembre 2012 e nella Circolare del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato n. 23 del 13 maggio 2013.

Il disavanzo finanziario del 2018 è dovuto al miglioramento del saldo di parte corrente (39,57 milioni di euro nel 2016 a 26,90 milioni di euro nel 2017, - 32 per cento, euro 28,79 mln, 7 per cento) e al peggioramento di quello di parte capitale (da 24,74 del 2016 a 30,90 del 2017, -24,87 per cento, a - 46,07 mln del 2018, 49 per cento).

10.1.2 Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate

Nel 2017 le entrate e le uscite si attestano a 97 milioni di euro e a 101 milioni di euro mentre nel 2018 si attestano a 139 milioni di euro e a 157 milioni di euro. Nelle tabelle seguenti sono riportati i dati aggregati risultanti dal rendiconto finanziario dal 2016 al 2018 con evidenza delle percentuali di incidenza sul totale e le variazioni percentuali tra un esercizio e l'altro.

Tabella 19 - Andamento entrate e delle uscite

		2016	Differenza 2016-2015	var.% '16/'15	2017	Differenza 2017-2016	var.% '17/'16	2018	Differenza 2018-2017	var.% '18/'17
ENTRATE	Correnti	65.220.406	11.628.645	21,7	48.889.981	-16.330.425	-25,0	50.066.620	1.176.639	2,4
	c/ capitale	44.664.535	28.487.910	176,1	45.220.566	556.031	1,2	85.581.628	40.361.062	89,3
	P. di giro	11.413.539	6.985.416	157,8	3.493.982	-7.919.557	- 69,4	4.066.796	572.814	16,4
	Totali	121.298.480	47.101.971	63,5	97.604.529	-23.693.951	-19,5	139.715.044	42.110.515	43,1
USCITE	Correnti	25.649.637	408.648	1,6	21.983.718	-3.665.919	-14,3	21.275.129	-708.589	-3,2
	c/ capitale	69.411.949	20.411.492	41,7	76.123.180	6.711.231	9,7	131.660.140	55.536.960	73,0
	P. di giro	11.413.539	6.985.416	157,8	3.493.982	-7.919.557	-69,4	4.066.796	572.814	16,4
	Totali	106.475.125	27.805.556	35,3	101.600.880	-4.874.245	-4,6	157.002.065	55.401.185	54,5
Saldo gest. corr.		39.570.769	11.219.997	39,6	26.906.263	-12.664.506	-32,0	28.791.491	1.885.228	7,0
Saldo gest. capit.		-24.747.414	8.076.418	-24,6	-30.902.614	-6.155.200	24,9	-46.078.512	-15.175.898	-49,1
Saldo di competenza		14.823.355	19.296.415	-431,4	-3.996.351	-18.819.706	-127,0	-17.287.021	-13.290.670	-332,6
Utilizzo avanzo amm.ne		11.186.592			28.627.047			31.859.177		
Saldo finale		26.009.947			24.630.696			14.572.156		
		2.617.099			7.228.481			1.462.058		
Risultato di amministrazione		28.627.046			31.859.177			16.034.214		

Fonte: AdSP

Tabella 20 - Rendiconto finanziario - Parte entrata

Denominazione	2016	2017	Δ '17/'16	2018	Δ '18/'17
TITOLO I - ENTRATE CORRENTI					
UPB 1.1 - Entrate derivanti da trasferimenti					
Trasferimenti da Stato	-	-	-		-
Trasferimenti da Regioni	-	-	-		-
Trasferimento da Comuni e Province	-	-	-		-
Trasferimenti da altri Enti	571.741	357.482	-37	919.648	157
UPB 1.2 - Entrate diverse					
Entrate Tributarie	22.321.741	23.846.334	7	24.919.335	4
Entrate da vendita beni e servizi	-	-	-		-
Redditi e proventi patrimoniali	40.857.410	23.817.308	-42	23.331.442	-2
Poste correttive e compensative uscite correnti	1.430.920	834.139	-42	873.424	5
Entrate non classificabili in altre voci	38.594	34.718	-10	22.772	-34
TOTALE ENTRATE CORRENTI	65.220.406	48.889.981	-25	50.066.621	2
TITOLO II - ENTRATE IN C/ CAPITALE					
UPB 2.1 - Entrate da alienazione beni					
Alienazione di immobili e diritti reali	-	-	-		-
Alienazioni di immobilizzazioni tecniche	-	3.549		1.700	
Realizzo di valori mobiliari	-	-		-	
Riscossione di crediti	709.788	295.896	-58	10.718.517	3.522
UPB 2.2 - Entrate derivanti da trasferimenti					
Trasferimenti dallo Stato	43.105.125	44.876.203	4	74.861.411	67
Trasferimenti dalle Regioni	-	-	-	-	-
Trasferimenti da Comuni e Province	-	-	-	-	-
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	849.622	44.917	-95	-	-100
UPB 2.3 - Entrate derivanti da accensione di					
Assunzione di mutui	-	-	-	-	-
Assunzione di altri debiti finanziari	-	-	-		-
Emissione di obbligazioni	-	-	-	-	-
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	44.664.535	45.220.565	1	85.581.628	89
TITOLO III - PARTITE DI GIRO					
UPB 3.1 - Entrate aventi natura di partita di giro					
Entrate aventi natura di partita di giro	11.413.539	3.493.982	-69	4.066.796	16
TOTALE ENTRATE PER PARTITE DI GIRO	11.413.539	3.493.982	-69	4.066.796	16
Riepilogo dei titoli					
TITOLO I - ENTRATE CORRENTI	65.220.406	48.889.981	-25	50.066.621	2
TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE	44.664.535	45.220.565	1	85.581.628	89
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	11.413.539	3.493.982	-69	4.066.796	16
TOTALE GENERALE ENTRATE	121.298.480	97.604.529	-20	139.715.045	43

Fonte: AdSP

Nel 2018 le entrate tributarie (tasse su merci imbarcate e sbarcate, tassa di ancoraggio, proventi derivanti dalle autorizzazioni per operazioni portuali ed attività svolte nel porto) attestandosi a circa 25 milioni di euro risultano in aumento rispetto all'esercizio precedente (euro 23,84 milioni).

Rilevanti saranno nel 2020 gli effetti della mancata riscossione della tassa di ancoraggio ai sensi del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18 al 30 aprile 2020 disposta dal Governo tra i provvedimenti straordinari per arginare l'impatto sanitario ed economico sull'economia nazionale causato dalla diffusione del virus *Covid 19*.

La tabella che segue evidenzia il dettaglio delle entrate tributarie dal 2016 al 2018.

Tabella 21 - Entrate tributarie

Descrizione	2016	2017	Incid. %	Diff. '17/16	Δ '17/16	2018	Incid. %	Diff. '18/17	Δ '18/17
Gettito della tassa portuale	14.532.529	15.186.498	63,68	653.969	4,50	15.814.779	66,32	628.281	4,14
Gettito della tassa erariale	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gettito delle tasse di ancoraggio	6.459.213	7.455.680	31,27	996.467	15,43	7.818.755	32,79	363.075	4,87
Proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui art. 16 L. 84/94	1.046.323	1.039.049	4,36	-7.274	-0,70	1.088.619	4,57	49.570	4,77
Proventi di autorizzazioni per attività svolte nel porto (art. 68 Cod. Navig.)	283.677	165.108	0,69	-118.569	-41,80	197.182	0,83	32.074	19,43
Totale	22.321.742	23.846.335		1.524.593	6,83	24.919.335		1.073.000	4,50

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Tra i trasferimenti da altri enti pubblici sono contabilizzati contributi per progetti comunitari per euro 919.648⁸⁴.

I redditi e proventi patrimoniali hanno fatto registrare un decremento del 2 per cento nel 2018 rispetto al 2017 passando da euro 40,86 milioni nel 2016 a euro 23,82 milioni nel 2017 a euro 23,33 milioni nel 2018.

In particolare, le entrate per concessioni sono risultate in diminuzione attestandosi a euro 25,47 milioni nel 2016 e a euro 23,70 milioni nel 2017 e a euro 23,24 milioni nel 2018, gli interessi attivi su titoli, depositi e conti correnti sono risultati pari a euro 15,27 milioni nel 2016, riconducibili in massima parte ai dividendi distribuiti dalla controllata APV Investimenti S.p.A. e a euro 8 mila nel 2017 ed a euro 616 nel 2018; gli altri proventi patrimoniali derivanti dagli accosti di navi non operative sono stati pari a euro 53 mila nel 2016 e a euro 28 mila nel 2017 e a euro 690 nel 2018, i canoni di affitto di beni patrimoniali sono stati pari a euro 64 mila nel 2016 e a euro 85 mila sia nel 2017 sia nel 2018.

⁸⁴ relativi alla partecipazione ai progetti Costa II East, Charge, Beat, Talknet, Greenersites, STM, Gainn4sea, Secnet, Supair, CEF MOS Venice-Patras, Adrion, CEF Ursa Major Neo e Poseidon MED II.

Questa Corte deve ribadire nuovamente quanto già segnalato nel precedente referto in ordine alla corretta allocazione delle entrate concernenti i dividendi distribuiti dalla controllata APV Investimenti S.p.A. per euro 15,27 milioni tra i redditi di capitale e, in particolare, tra le entrate derivanti dalla distribuzione di dividendi da altre imprese partecipate non incluse in amministrazioni pubbliche secondo le previsioni del DPR n. 132 del 2013.

I canoni anticipati su futuri esercizi pari a euro 1,20 milioni nel 2018 sono evidenziati nello Stato patrimoniale tra i risconti attivi.

Tabella 22 - Redditi e proventi patrimoniali

Descrizione	2016	2017	Incid %	Diff.	Δ '17/16	2018	Incid %	Diff.	Δ '18/17
Canoni concess. aree demaniali banchine	25.472.702	23.696.013	99,49	-1.776.689	-6,97	23.245.135	99,63	-450.878	-1,90
Canoni di affitto di beni patrimoniali	63.600	85.000	0,36	21.400	100,00	85.000	0,36	0	100,00
Interessi attivi	15.268.220	8.365	0,04	-15.259.855	-99,95	616	0,00	-7.749	-92,64
Altri proventi patrimoniali	52.889	27.930	0,12	-24.959	-47,19	690	0,00	-27.240	-97,53
Totale	40.857.411	23.817.308		-17.040.103	-41,71	23.331.441		-485.867	-2,04

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

I trasferimenti in conto capitale sono in massima parte riconducibili a trasferimenti dallo Stato per euro 43,10 milioni nel 2016, euro 44,88 milioni nel 2017 ed euro 74,86 milioni nel 2018 (67 per cento sul 2017). Tra questi si segnalano euro 17,40 milioni (euro 14 milioni nel 2017) per i lavori di banchinamento della sponda Sud del Canale Industriale Ovest - area *Montesyndial*; i contributi relativi al rifinanziamento della legge n. 295 del 1998 per complessivi euro 129 mila nel 2018 (euro 257 mila nel 2017) per la realizzazione e la manutenzione straordinaria di opere in ambito portuale; le quote di complessivi euro 2,33 milioni del fondo IVA di cui all'art. 18 *bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e di euro 55 milioni (euro 30 milioni nel 2017) derivanti dalla legge di stabilità 2016 finalizzato alla realizzazione del Porto d'altura. L'AdSP ha evidenziato che nel 2018 come nel 2017, non risultano essere state assegnate allo scalo quote del Fondo Perequativo del 2018.

Tabella 23 – Rendiconto finanziario – parte uscita

	2016	Δ'16/'15	2017	Δ'17/'16	2018	Δ'18/'17
TITOLO I - USCITE CORRENTI						
UPB 1.1 - Funzionamento						
Uscite per gli organi dell'Ente	358.123	-1,10	373.939	4,42	375.765	0,49
Oneri per il personale in attività di servizio	6.446.329	-3,13	6.549.050	1,59	6.522.797	-0,40
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	2.238.421	-5,15	1.971.991	-11,90	1.920.447	-2,61
UPB 1.2 - Interventi diversi						
Uscite per prestazioni istituzionali	5.441.942	-6,53	6.049.943	11,17	6.471.922	6,97
Trasferimenti passivi	2.512.911	-39,89	2.296.175	-8,62	1.378.585	-39,96
Oneri finanziari	1.403.404	-17,75	1.119.463	-20,23	887.311	-20,74
Oneri tributari	3.658.726	506,27	455.792	-87,54	454.840	-0,21
Poste correttive e compensative di entrate correnti						
Uscite non classificabili in altre voci	3.589.782	1,05	3.167.365	-11,77	3.263.462	3,03
UPB 1.3 - Oneri comuni						
UPB 1.4 - Trattamenti quiescenza integrativi e sostitutivi						
Oneri per il personale in quiescenza	0		0		0	
Accantonamento al Trattamento di Fine Rapporto	0		0		0	
UPB 1.5 - Accantonamenti a f.do rischi ed oneri						
TOTALE USCITE CORRENTI	25.649.638	1,62	21.983.718	-14,29	21.275.129	-3,22
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE						
UPB 2.1 - Investimenti						
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari ed investimenti	58.519.365	33,84	58.853.738	0,57	116.431.126	97,83
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	376.491	-17,62	581.396	54,42	483.709	-16,80
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari			1.656.140		14.451	-99,13
Concessione di crediti ed anticipazioni	10.000	0,00	10.000	0,00	10.500.000	--
Indennità di anzianità e similari al personale	997.096	157,14	580.398	-41,79	530.621	-8,58
UPB 2.2 - Oneri comuni						
Rimborso di mutui	9.508.997	115,06	14.441.508	51,87	3.690.234	-74,45
Rimborsi di anticipazioni passive						
Rimborsi di obbligazioni						
Restituzione alle gestioni autonome di anticipazioni						
Estinzione debiti diversi						
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	69.411.949	41,66	76.123.180	9,67	131.650.141	72,94
TITOLO III - PARTITE DI GIRO						
UPB 3.1 - Uscite aventi natura di partita di giro						
Uscite aventi natura di partita di giro	11.413.539	157,75	3.493.982	-69,39	4.066.796	16,39
TOTALE USCITE PER PARTITE DI GIRO	11.413.539	157,75	3.493.982	-69,39	4.066.796	16,39
Riepilogo dei titoli						
TITOLO I - USCITE CORRENTI	25.649.638	1,62	21.983.718	-14,29	21.275.129	-3,22
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE	69.411.949	41,66	76.123.180	9,67	131.660.140	72,96
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	11.413.539	157,75	3.493.982	-69,39	4.066.796	16,39
TOTALE GENERALE DELLE USCITE	106.475.126	35,34	101.600.880	-4,58	157.002.065	54,53

Fonte: Bilancio AdSP

Le uscite per gli organi dell'Ente attestandosi a euro 375 mila nel 2018 risultano in linea con l'esercizio precedente come anche gli oneri per il personale che risultano pari a euro 6,52 milioni (-0,40 per cento sul 2017).

Le uscite per prestazioni istituzionali risultano in crescita anche nel 2018 del 6,97 per cento sul 2017 e attestandosi a euro 6,47 milioni.

I trasferimenti passivi, pari a euro 1,38 milioni risultano in diminuzione del 40 per cento su 2017 e riguardano spese a titolo di contributo alle società che svolgono attività connesse allo sviluppo dello scalo portuale.

Le uscite non classificabili in altre voci risultano in linea con l'esercizio precedente (euro 3,26 milioni) e riguardano (euro 2,17 milioni), al versamento obbligatorio al bilancio dello Stato delle somme di cui all'art. 61 del d.l. n. 112 del 2008 conv. della legge 133 del 2008 (euro 98 mila), delle economie di cui all'art. 6, comma 21 del d.l. n. 78 conv. legge n. 122 del 2010 (euro 432 mila), all'art. 8, comma 3 del d.l. n. 95 conv. nella legge 135 del 2012 (euro 374 mila) e all'art. 50, comma 3 del d.l. n. 66 del 2014 conv. legge n. 89 del 2014 (euro 187 mila).

Le spese d'investimento si incrementano da euro 76 milioni nel 2017 a euro 131,65 milioni nel 2018 (72,94 per cento sul 2017) e riguardano la realizzazione di opere portuali ed immobiliari, per sviluppo strategico del porto, manutenzione straordinaria e ristrutturazione di banchine, strade, piazzali e fabbricati, per escavi di canali ed accosti portuali e di smaltimento dei relativi fanghi. Sono inoltre comprese le spese impegnate per l'esproprio di parte del compendio ex *Montesyndial*. Nel complesso detti investimenti sono stati finanziati per euro 74,86 milioni dallo Stato e dall'Unione Europea mentre i rimanenti euro 41,57 milioni rappresentano l'autofinanziamento dell'Ente.

10.1.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui

La consistenza di cassa all'inizio del 2018 è pari a euro 68,44 milioni (euro 69,93 milioni nel 2017), con una diminuzione del 2 per cento.

Le riscossioni sono state pari a euro 78,41 milioni nel 2017 e a euro 55,42 milioni nel 2018 (-29 per cento); i pagamenti pari a euro 79,89 milioni nel 2017 diminuiscono nel 2018 attestandosi a euro 60 milioni (-24 per cento).

I residui attivi ammontavano al 2017 a euro 100 milioni e si attestano nel 2018 a euro 184 milioni (84 per cento).

Dei residui di nuova formazione euro 74.732.411 sono relativi a trasferimenti in c/capitale da Stato per esecuzione di opere portuali. Per quanto concerne il periodo di formazione euro 92.920.410 scaturiscono dalla gestione di competenza ed euro 91.357.986 provengono dalla gestione degli anni precedenti.

I residui attivi provenienti dalla gestione di competenza 2018, pari ad euro 92.920.410,63, si riconducono prevalentemente a canoni demaniali per euro 5.551.530, alla riscossione di crediti per euro 10.500.000, al fondo IVA ai sensi dell'art. 18 *bis* della legge n. 84 del 1994 – annualità 2017 per euro 2.327.902, ai finanziamenti del MISE per euro 17.404.509 e al finanziamento della Legge di Stabilità anno 2016 – quota 2018 per euro 55.000.000. Rispetto al totale complessivo, pari ad euro 184.278.396 l'Ente ha evidenziato che l'84,18 per cento degli stessi, pari ad euro 155.132.411 consiste in contributi da parte dello Stato⁸⁵ per la realizzazione di opere infrastrutturali il cui incasso è strettamente correlato alla realizzazione delle stesse e collegato in particolare alla realizzazione dell'opera "Hub Portuale di Venezia". Un ulteriore 5,30 per cento, pari ad euro 9.771.814,81, consiste nei residui da concessioni demaniali di cui al punto precedente. Il rimanente 10,52 per cento è composto prevalentemente dal credito vantato nei confronti della partecipata *Venice newport container and logistics S.p.A.* recuperato ad inizio 2019 (5,70 per cento), da contributi per la realizzazione di progetti europei (0,82 per cento), recuperi di spese da terzi (1,50 per cento), contributi dello Stato per manutenzioni (0,89 per cento) e partite di giro (1 per cento).

L'Ente ha precisato che il 2,24 per cento dei residui attivi pari ad euro 4.131.885 presenta una vetustà superiore ai 5 anni (periodo fino al 2013), fra i quali si sottolinea in particolare la quota di euro 1.639.155,53 è costituita dai sopracitati contributi attesi dallo Stato per manutenzioni ordinarie ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, mantenuti in ragione della pendenza della causa legale intentata avverso il MIT per il mancato pagamento delle somme relative alla manutenzione ordinaria delle parti comuni in ambito portuale per gli anni 2003, 2004 e 2005 il

⁸⁵ Si evidenzia che la Corte dei conti, Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato con la delibera n. 1 del 2018 ha avviato un'apposita indagine allo scopo di verificare la corretta programmazione degli interventi e le cause cui sono addebitabili gli scostamenti riscontrati nei contratti relativi agli appalti di lavori pubblici delle autorità portuali finanziate con mutui e rifinanziate le varie leggi finanziarie che si sono succedute nel corso degli anni. Dall'esame dei provvedimenti pervenuti alla Corte per l'esercizio del controllo preventivo di legittimità, sono emerse problematiche relative al mancato rispetto dei cronoprogrammi e delle tempistiche definite negli atti iniziali, talché i lavori si protraggono anche per diversi anni dopo la scadenza preventivata, con effetti anche in termini di incremento dei costi di realizzazione ad opera di innumerevoli atti aggiuntivi e integrativi, che risentono, a loro volta, della necessità di affrontare problematiche – emerse in fase di esecuzione – che avrebbero dovuto essere affrontate nella fase preliminare e programmatica. Non di rado, ciò ha comportato l'esigenza di reperire ulteriori fonti di finanziamento per la copertura degli oneri non previsti o comunque lievitati a fronte delle varianti.

cui potenziale mancato riconoscimento trova copertura nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione, nonché nel fondo svalutazione crediti che al 31 dicembre 2018 ammonta ad euro 3.481.735,67.

I residui passivi ammontano ad euro 136,66 milioni nel 2017 e ad euro 231,33 milioni nel 2018 (69 per cento). L'Ente ha precisato che rispetto al totale complessivo, pari ad euro 231.335.611, il 94,58 per cento degli stessi, pari ad euro 218.806.081, consiste in residui per la realizzazione di investimenti in opere, escavi e sviluppo strategico del porto⁸⁶. In particolare, si tratta di prestazioni istituzionali per euro 1.043.083, di partecipazione a progetti europei per euro 773.003, di investimenti in opere portuali incluso *Montesyndial* per euro 94.375.214, di investimenti in escavi e smaltimento fanghi per euro 11.363.554, di partite di giro per euro 1.027.695. I residui passivi provenienti dalla gestione di competenza 2018, pari ad euro 120.603.146, si riconducono prevalentemente a prestazioni istituzionali per euro 3.817.767, a investimenti in opere portuali incluso *Montesyndial* per euro 84.198.968,17, a investimenti in escavi e smaltimento fanghi per euro 4.771.387, a sviluppo strategico del porto per euro 24.096.958. Relativamente alla vetustà degli stessi il 3,27 per cento pari ad euro 7.563.780 presenta una vetustà superiore ai 5 anni (periodo fino al 2013).

Si fornisce di seguito il dettaglio degli stessi suddivisi per anno di formazione.

Tabella 24 - Gestione residui attivi e passivi

	2016		2017		Δ % '17/'16		2018		Δ % '18/'17	
Cons. cassa inizio es.	57.916.132		69.928.439				68.447.192		-2,12	
Riscossioni										
In c/ competenza	62.405.567		45.031.389		-27,84		46.794.634		3,92	
In c/ residui	11.931.501	74.337.068	33.379.665	78.411.054	179,76	5,48	8.634.215	55.428.849	-74,13	-29,31
Pagamenti										
In c/ competenza	43.083.125		40.346.956		-6,35		36.398.920		-9,79	
In c/ residui	19.241.636	62.324.761	39.545.345	79.892.301	105,52	28,19	24.385.693	60.784.613	-38,33	-23,92
Cons. cassa inizio fine es.	69.928.439		68.447.192		-2,12		63.091.428		-7,82	
Residui attivi										
esercizi precedenti	25.105.083		47.502.263		89,21		91.357.986		92,32	
Esercizio	58.892.914	83.997.997	52.573.139	100.075.402	-10,73	19,14	92.920.411	184.278.397	76,75	84,14
Residui passivi										
esercizi precedenti	61.907.389		75.409.495		21,81		110.732.465		46,84	
Esercizio	63.392.000	125.299.389	61.253.924	136.663.419	-3,37	9,07	120.603.146	231.335.611	96,89	69,27
Avanzo di amm.ne	28.627.047		31.859.175		11%		16.034.214		-49,67	

Fonte: Bilancio AdSP

⁸⁶ Comprendente l'indennità di esproprio dell'area *Montesyndial* (16,5 milioni di euro) alla cui realizzazione è correlato l'incasso dei corrispondenti contributi statali (euro 155.132.411) evidenziati fra i residui attivi e il riequilibrio del PEF della Piattaforma logistica di Fusina per euro 7 milioni. Il rimanente 5,42 per cento è composto prevalentemente da spese per prestazioni istituzionali (2,10 per cento), dalle spese impegnate per la partecipazione a progetti europei (0,77 per cento), e partite di giro (0,82 per cento).

L'AdSP conformemente alle previsioni dell'art. 42 comma 3 del Regolamento di amministrazione e contabilità può utilizzare l'avanzo di amministrazione per l'adozione di provvedimenti necessari per la salvaguardia degli equilibri di bilancio, per il finanziamento delle spese di funzionamento e per il finanziamento di spese di investimento. Nel 2018 l'avanzo di amministrazione di euro 16 milioni risulta vincolato complessivamente per euro 9,64 milioni (euro 1.639.156 al Fondo ripristino investimenti per il mancato riconoscimento di contributi per manutenzioni ordinarie da parte del MIT ai sensi dell'art. 6 della legge n. 84 del 1994 ed euro 8.000.000 per il potenziale minore riconoscimento del Fondo Iva *ex art.* 18 bis della legge n. 84 del 1994 e del Fondo perequativo per l'esercizio 2019). Nel rispetto del principio di chiarezza del bilancio e di corretta rappresentazione dei fatti di gestione l'Ente dovrà dare evidenza, nell'apposito prospetto della situazione amministrativa, anche della parte di avanzo vincolata a Fondo rischi e oneri.

10.1.4 Conto economico

Nel 2018 l'utile netto ammonta a euro 13,50 milioni in aumento rispetto all'esercizio precedente (euro 12,72 milioni). Il valore della produzione è pari a euro 50 milioni in crescita rispetto al 2017 (euro 48,92 milioni) mentre il costo della produzione si attesta a euro 34,94 milioni in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (-1,37 per cento).

La differenza tra i ricavi e i costi della produzione è positiva per 15,15 milioni di euro, in crescita rispetto all'esercizio precedente. In particolare, i ricavi delle vendite e delle prestazioni per euro 1.106.499, aumentati di euro 10.384 rispetto al 2017, sono rappresentati da canoni per l'esercizio di impresa (euro 1.088.619) e ricavi da prestazioni diverse (euro 17.880). Gli altri ricavi, per un totale di euro 48.989.016 sono costituiti): dalle tasse portuali per euro 23.633.534 corrispondenti al gettito della tassa portuale e della tassa di ancoraggio; dalle concessioni demaniali per euro 23.274.647; dai contributi per progetti comunitari pari ad euro 919.648⁸⁷; dai recuperi su oneri del personale per euro 11.072; dai recuperi per spese diverse per euro 862.351 e dai ricavi e proventi per euro 287.763 che corrispondono ai canoni per l'affitto della *ex* sede dell'AdSP per euro 85.000 ed ai proventi da autorizzazioni ad attività nel porto per euro 202.763.

⁸⁷ Relativi alla partecipazione ai progetti *Costa II East*, *Charge*, *Beat*, *Talknet*, *Greenersites*, *STM*, *Gainn4sea*, *Secnet*, *Supair*, *CEF MOS Venice-Patras*, *Adrion*, *CEF Ursa Major Neo* e *Poseidon MED II*.

I costi di produzione si riferiscono in massima parte ai servizi (euro 8.998.962) relativi la vigilanza ai varchi, il primo soccorso portuale, la pulizia e derattizzazione aree comuni, la depurazione acque reflue e alle utenze portuali (euro 2.787.697), ai servizi informatici e telematici (euro 281.914), al servizio di ufficio e rassegna Stampa (euro 135.384) alla convenzione per vincolo d'uso da parte della Dogana del fabbricato di via Banchina dell'Azoto a Marghera (euro 250.182), al servizio di gestione del sistema Log.IS/SIT Porto (euro 81.496), alle manutenzioni dei canali portuali, di impianti, fabbricati, attrezzature, mezzi di trasporto e macchine d'ufficio (euro 2.757.994), alle utenze (euro 312.895), ai servizi ausiliari e di pulizia degli uffici (euro 358.732), alle assicurazioni (euro 253.649), alle spese postali (euro 3.806), alle spese legali (euro 227.943), alle spese per la partecipazione a progetti comunitari (euro 1.166.185) ed infine ad altre prestazioni diverse di terzi (euro 381.085). Il costo del personale per complessivi euro 6.843.426 risulta in linea con l'esercizio precedente (0,10 per cento).

La voce ammortamenti e svalutazioni pari ad euro 15.749.616 (euro 11.456.223 per le immobilizzazioni immateriali, euro 4.175.643 per le quote di ammortamento delle immobilizzazioni materiali, ed euro 117.751 per l'accantonamento al "Fondo svalutazione crediti" della quota di competenza dell'esercizio risulta anch'essa in linea con l'esercizio 2017. Gli oneri diversi di gestione, complessivamente euro 3.179.385 in diminuzione del 30,20 per cento sul 2017 sono relativi alle spese per gli organi dell'Ente (euro 375.765), alle spese di pubblicità e propaganda per euro 200.215 alle spese per contributi ad enti aventi attinenza con il porto per euro 370.934, alle imposte e tasse varie per euro 31.199, ai risarcimenti per danni derivanti dall'esposizione all'amianto per euro 2.172.600, alle spese di pubblicazione bandi di gara per euro 28.600 ed alle spese di rappresentanza per euro 72.

Per quanto concerne gli oneri e i proventi si evidenzia che lo schema di conto economico previsto dall'art. 38, comma 1, del Regolamento di amministrazione e contabilità dell'AdSP risulta ancora configurato secondo le previsioni antecedenti il d.lgs. n. 139 del 2015 il quale ha disposto che nel valore della produzione devono trovare evidenza, anche i proventi straordinari mentre nei costi, gli oneri diversi di gestione, devono accogliere alla lettera b) la voce oneri straordinari. Si ravvisa, al riguardo, l'esigenza di adeguare il richiamato Regolamento alle nuove disposizioni legislative.

Ciò premesso si evidenzia che l'Ente, nelle more dell'entrata in vigore del nuovo regolamento di contabilità previsto dall'articolo 4, comma 3, lett. b) del d.lgs. n. 91 del 2011, in luogo del

dPR n. 97 del 2003, ha, in aggiunta al conto economico di cui sopra, provveduto ad allegare al Rendiconto 2018 anche gli schemi di conto economico riclassificato secondo le previsioni del decreto legislativo n. 139 del 2015, prevedendo l'annullamento delle immobilizzazioni finanziate con contributi da Stato in c/capitale (contributi in conto impianti) mediante storno ad apposito conto (*storno contributi c/capitale*) che ne annulla gli effetti sul conto economico e sullo stato patrimoniale, evidenziando che le immobilizzazioni che appaiono a bilancio sono quindi quelle proprie dell'AdSP. Ciò posto l'Ente ha evidenziato che, ai fini della rilevazione contabile il valore delle immobilizzazioni finanziate con i contributi in conto capitale è stato ridotto per l'importo del contributo ricevuto, utilizzando quale contropartita la voce di costo "*storno contributi in conto capitale*". I già menzionati contributi in conto impianti sono ovviamente riferiti e commisurati al costo dei cespiti e come tali partecipano direttamente o indirettamente alla formazione del risultato dell'esercizio, secondo il criterio della competenza. Questa Corte, in proposito, ribadisce che tali contributi andrebbero invece rilevati anche a conto economico con un criterio sistematico, che tenga presente la vita utile dei relativi cespiti. Nel prospetto redatto secondo le norme civilistiche viene data evidenza, tra i ricavi e proventi diversi, dei contributi in conto capitale da Stato per euro 74.861.411 che vengono imputati quali proventi straordinari a storno delle immobilizzazioni cui si riferiscono⁸⁸; fra i costi di produzione, negli oneri diversi di gestione, è evidenziato lo storno dei contributi in conto capitale per il pari importo di euro 74.861.411, oltreché dei versamenti eseguiti al bilancio dello Stato per complessivi euro 1.090.862.

La tabella seguente evidenzia il risultato di conto economico redatto secondo le previsioni dell'art. 38 del vigente Regolamento di contabilità ponendo a raffronto gli esercizi 2016-2018.

⁸⁸ Si tratta in particolare dei contributi MIT pari a euro 55 milioni di relativi alla legge di stabilità 2016, dei contributi MIT pari a euro 128.999,99 relativi al rifinanziamento della 3^a tranche della legge n. 295 del 1998, del contributo MIT di euro 2.327.901,69 relativo al Fondo Iva ai sensi dell'art. 18 *bis* della legge n. 84 del 1994 (2017) e del contributo MISE di euro 17.861.411,24.

Tabella 25 . Conto economico (art. 38, c. 1 Regolamento amministrazione contabilità AdSP)

Descrizione	2016	2017	Δ % 17/16	2018	Δ % 18/17
A Valore detta produzione:	50.821.888	48.920.436	3,74	50.095.515	2,40
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.132.224	1.096.115	-3,19	1.106.499	0,95
2) variazioni rimanenze di prodotti in corso					
3) variazioni lavori in corso su ordinazione					
4) incrementi immobilizzazioni lavori interni					
5) altri ricavi e proventi	49.689.664	47.824.321	-3,75	48.989.016	2,44
a) tasse portuali	20.991.742	22.642.177	7,86	23.633.534	4,38
b) concessioni demaniali	26.342.402	23.734.833	-9,90	23.274.647	-1,94
c) contributi per progetti comunitari	571.741	357.482	-37,47	919.648	157,26
d) recuperi oneri di personale	300.158	11.000	-96,34	11.072	0,65
e) recuperi spese diverse	1.130.762	823.139	-27,20	862.351	4,76
f) ricavi e proventi diversi	352.859	255.690	-27,54	287.764	12,54
B Costi detta produzione:	41.351.667	35.427.413	-14,33	34.943.560	-1,37
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo	56.193	49.400	-12,09	64.309	30,18
7) per servizi	8.045.457	7.971.404	-0,92	8.998.962	12,89
8) per godimento di beni di terzi	220.096	210.029	-4,57	107.862	-48,64
9) per il personale:	6.751.088	6.850.043	1,47	6.843.426	-0,10
a) salari e stipendi	4.809.980	4.833.530	0,49	4.898.207	1,34
b) oneri sociali	1.244.684	1.269.301	1,98	1.263.065	-0,49
c) trattamento di fine rapporto	302.258	298.994	-1,08	319.697	6,92
d) trattamento di quiescenza e simili					
e) altri costi	394.166	448.218	13,71	362.457	-19,13
10) ammortamenti e svalutazioni:	18.354.035	15.791.359	-13,96	15.749.617	0,26
a) amm.to immobilizzazioni immateriali	10.730.934	11.513.932	7,30	11.456.223	0,26
b) amm.to immobilizzazioni materiali	4.637.942	4.205.695	-9,32	4.175.643	-0,71
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni				-	
d) svalutazione crediti attivo circolante	2.985.159	71.732	-97,60	117.751	64,15
11) variazioni rimanenze (+/-)	-	-	-	-	-
12) accantonamenti per rischi	-	-	-	-	-
13) altri accantonamenti	-	-	-	-	-
14) oneri diversi di gestione	7.924.798	4.555.178	-42,52	3.179.385	-30,20
DIFFERENZA A-B	9.470.221	13.493.023	42,48	15.110.212	11,99
C Proventi ed oneri finanziari	13.864.816	-1.111.098	-108,01	886.695	179,80
15) proventi da partecipazioni (+)	15.262.847	-	-100,00	-	-
a) da controllate	-	-		-	-
b) da collegate	-	-		-	-
c) da altri	-	-		-	-
16) altri proventi finanziari (+)	5.373	8.365	55,69	616	-92,64
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	-	-	-	-	-
b) da titoli immobilizzati non partecipazioni	-	-	-	-	-
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante	-	-	-	-	-
d) proventi diversi dai precedenti	5.373	8.365	55,69	616	-92,64
17) interessi e altri oneri finanziari (-)	1.403.404	1.119.463	-20,23	887.311	-20,74
17-bis) utili e perdite su cambi (+/-)	-	-		-	
D Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-	-	-	-
18) rivalutazioni (+)	-	-	-	-	-
19) svalutazioni (-)	-	-	-	-	-
E Proventi ed oneri straordinari (+/-)	-1.823.255	728.597	139,96	-339.568	-146,61
20) proventi da alienazioni con separata indicazione plusvalenza non iscrivibile al n. 5	799.022	2.019.560	152,75	766.222	-62,06
a) alienazioni i cui ricavi non iscrivibili al n. 5				1.700	
21) oneri straordinari con separata indicazione minusvalenze da alienazioni i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n. 14	-1.226.211	-2.855.323	-132,86	-1.860.498	34,84
22) sopravv. attive e insuss. passivo/gest. residui	569.923	1.732.063	203,91	822.220	-52,53
23) sopravv. passive e insuss. Dell'attivo/gest. residui	-1.965.989	-167.703	91,47	-67.512	59,74
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	21.511.782	3.110.523	-39,05	13.925.693	6,22
22) imposte sul reddito dell'esercizio (-)	362.198	391.419	8,07	423.641	8,23
23) UTILE DELL'ESERCIZIO	21.149.584	12.719.104	-39,86	13.502.052	6,16

Fonte: Bilancio AdSP

La tabella seguente evidenzia i dati di conto economico dal 2016 al 2018 che l'Ente ha riclassificato secondo le previsioni del Codice civile (d.lgs. n. 139 del 2015).

Tabella 26 - Conto economico riclassificato ex art. 2425 Codice civile

Descrizione	2016	2017	2018	Δ % 18/17
A Valore detta produzione:	95.575.657	95.861.116	125.723.148	31,15
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.132.224	1.096.115	1.106.499	0,95
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso				
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione				
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni				
5) altri ricavi e proventi	94.443.433	94.765.001	124.616.649	31,50
a) tasse portuali	20.991.742	22.642.177	23.633.534	4,38
b) concessioni demaniali	26.342.402	23.734.833	23.274.647	-1,94
c) contributi per progetti comunitari	571.741	357.482	919.648	157,26
d) recuperi oneri di personale	300.158	11.000	11.072	0,65
e) recuperi spese diverse	1.130.762	823.139	862.351	4,76
f) ricavi e proventi diversi	45.106.628	47.196.370	75.915.397	60,85
B Costi detta produzione:	87.928.691	81.639.496	110.910.763	35,85
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo	56.193	49.400	64.309	30,18
7) per servizi	8.045.457	7.971.404	8.998.962	12,89
8) per godimento di beni di terzi	220.096	210.029	107.862	-48,64
9) per il personale:	6.751.088	6.850.043	6.843.426	-0,10
a) salari e stipendi	4.809.980	4.833.530	4.898.207	1,34
b) oneri sociali	1.244.684	1.269.301	1.263.065	-0,49
c) trattamento di fine rapporto	302.258	298.994	319.697	6,92
d) trattamento di quiescenza e simili	-	-	-	-
e) altri costi	394.166	448.218	362.457	-19,13
10) ammortamenti e svalutazioni:	18.354.035	15.791.359	15.749.617	-0,26
a) amm.to immobilizzazioni immateriali	10.730.934	11.513.932	11.456.223	-0,50
b) amm.to immobilizzazioni materiali	4.637.942	4.205.695	4.175.643	-0,71
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni			-	
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	2.985.159	71.732	117.751	64,15
11) variazioni rimanenze (+/-)				
12) accantonamenti per rischi				
13) altri accantonamenti	-	-	-	-
14) oneri diversi di gestione	54.501.822	50.767.261	79.146.587	55,90
DIFFERENZA A-B	7.646.966	14.221.620	14.812.385	4,15
C Proventi ed oneri finanziari	13.864.816	-1.111.098	886.695	179,80
15) proventi da partecipazioni (+)	15.262.847	-	-	-
a) da controllate		-	-	
b) da collegate		-	-	
c) da altri		-	-	
16) altri proventi finanziari (+)	5.373	8.365	616	-92,64
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			-	
b) da titoli immobilizzati non partecipazioni			-	
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante				
d) proventi diversi dai precedenti	5.373	8.365	616	-92,64
17) interessi e altri oneri finanziari (-)	1.403.404	1.119.463	887.311	-20,74
17-bis) utili e perdite su cambi (+/-)	-	-	-	
D Rettifiche di valore di attività/passività finanziarie	-	-	-	
18) rivalutazioni (+)	-	-	-	
19) svalutazioni (-)	-	-	-	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	21.511.782	13.110.523	13.925.693	6,22
22) imposte sul reddito dell'esercizio (-)	362.198	391.419	423.641	8,23
23) UTILE DELL'ESERCIZIO	21.149.584	12.719.104	13.502.052	6,16

Fonte: Bilancio AdSP

10.1.5 Stato patrimoniale

Per quanto concerne l'attivo patrimoniale si evidenzia che il valore complessivo delle immobilizzazioni, al netto dei relativi fondi di ammortamento, passa da euro 288,45 milioni nel 2016 a euro 280,84 milioni nel 2017 a euro 306,68 milioni, con un aumento del 9,20 per cento. Le immobilizzazioni immateriali⁸⁹ passano euro 36,04 milioni nel 2016 a euro 31,87 milioni nel 2017 e diminuiscono a euro 27,29 milioni nel 2018 (14,38 per cento). La diminuzione nel triennio è dovuta principalmente al decremento dei lavori di manutenzione dei canali portuali, che passano da euro 32,30 milioni nel 2016 a 26,51 milioni di euro nel 2017 a euro 21 milioni nel 2018⁹⁰.

Tabella 27 – Dettaglio immobilizzazioni immateriali

	Categorie	Valore al 01.01.2018	Acquisizioni	Ammortamento	Impegno finanziario	Residui da ammortamenti
Immobilizzazioni immateriali	Beni immateriali	468.671,95	382.713,30	465.738,86		385.646,39
	Oneri pluriennali	26.509.986,21	4.016.955,33	9.516.935,45		210.010.006,09
	Oneri pluriennali	3.304.248,95	2.596.884,67	1.473.548,24		4.427.585,38
			7.041.395,98		7.041.395,98	
			1.932.620,34		1.932.620,34	
		1.593.734,75			125.177,46	1.468.557,29
	Totale	31.876.641,86	15.970.569,62	11.456.222,55	9.099.193,78	27.291.795,15

Fonte: AdSP

Le immobilizzazioni materiali attestandosi a euro 161 milioni risultano in aumento nel 2018 (23 per cento sul 2017) a causa dell'incremento delle immobilizzazioni in corso da euro 29 milioni a euro 61,63 milioni. L'Ente ha precisato che l'importo esposto in bilancio di euro 161,71 milioni (euro 131,47 milioni nel 2017) risulta depurato del valore delle immobilizzazioni realizzate con i contributi ricevuti in conto capitale dallo Stato ed esprime il valore dei soli investimenti autofinanziati dall'AdSP. Le immobilizzazioni finanziarie, per un valore complessivo di euro 117,49 milioni nel 2017, e di euro 117,67 milioni nel 2018 sono relative massimamente alle partecipazioni detenute in APV Investimenti S.p.A. (euro 65 milioni) e in *Venice newport container and logistics* S.p.A. (euro 50,16 milioni); rilevano inoltre le partecipazioni nel Consorzi C.F.L.I. (euro 68.805) e nella società ERF S.p.A. (euro 99.590). Con riferimento alle immobilizzazioni finanziarie il Collegio dei revisori dei conti ha raccomandato

⁸⁹ Al netto degli ammortamenti diretti.

⁹⁰ Il valore iniziale del 2018 di 26,51 milioni ha subito una riduzione pari a 5,51 milioni in quanto a fronte di spese per escavi per complessivi 4 milioni sono stati effettuati ammortamenti diretti per 9,51 milioni.

di avviare un'analisi dei rischi in difesa del valore delle partecipazioni detenute anche tenuto conto della strategicità delle stesse al fine di assicurare un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e ai servizi portuali.

Al riguardo questa Corte evidenzia che l'art. 6 comma 2 del d.lgs. n. 175 del 2016 dispone che le società a controllo pubblico devono predisporre specifici programmi di valutazione del rischio di crisi aziendale e ne devono dare informazione all'assemblea nell'ambito della relazione sul governo societario a chiusura dell'esercizio sociale contestualmente al bilancio d'esercizio.

I crediti totali netti fanno registrare, rispetto all'esercizio 2017, un importante aumento passando da euro 102,71 milioni a euro 184,14 milioni (79,30 per cento). Il saldo di cassa alla chiusura dell'esercizio ammonta a euro 63 milioni nel 2018 (euro 68 milioni nel 2017, -7,82 per cento). Con riferimento al passivo dello stato patrimoniale, si evidenzia che il patrimonio netto passa da euro 211 milioni del 2017 a euro 225 milioni del 2018 (6,38 per cento), per effetto degli utili degli anni precedenti portati a nuovo, mentre il debito complessivo, compresi i debiti diversi per euro 229,67 milioni nel 2018 (euro 135,03 milioni nel 2017), passando da euro 237,15 milioni del 2017 a euro 325,49 milioni del 2018 fa registrare un incremento del 37,25 per cento. L'ingente entità del debito è da ricondurre principalmente a debiti verso banche pari a euro 91,71 milioni che fanno registrare una diminuzione del 3,86 per cento sul 2017; a debiti verso istituti di credito per mutui accesi per il finanziamento di opere da realizzare e ad altri debiti per fatture da ricevere in conto capitale-pari a euro 229,67 milioni nel 2018. A tale riguardo, si evidenzia che il rapporto tra debito complessivo e patrimonio netto si attesta al 120,91 per cento nel 2016, a 112,12 per cento nel 2017 e a 144,65 per cento nel 2018. Ciò posto, al fine di prevenire eventuali problemi di instabilità finanziaria dell'Ente si invita l'AdSP a proseguire l'azione di riequilibrio tra patrimonio netto e debito complessivo, riducendo, in particolare, la componente di debito verso le banche che producono ingenti interessi passivi a carico dell'Ente (euro 1,14 milioni nel 2016, euro 1,11 milioni nel 2017 e euro 887 mila nel 2018). Il prospetto di Stato patrimoniale inserito nel bilancio 2018 non evidenzia somme vincolate al Fondo rischi ed oneri riguardanti il rischio da soccombenza nel contenzioso in essere e neppure il prospetto della situazione amministrativa dà evidenza della parte vincolata di avanzo a fondo rischi ed oneri. A tale proposito si richiama quanto ampiamente argomentato nel paragrafo relativo ai contenziosi.

Tabella 28 - Stato patrimoniale – attività

ATTIVITA'	2016	2017	Δ '17/'16	2018	Δ '18/'17
IMMOBILIZZAZIONI					
I. Immobilizzazioni immateriali					
1) Costi d'impianto e di ampliamento					
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere di ingegno					
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
5) Avviamento					
6) Immobilizzazioni in corso e acconti					
7) Manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi					
8) Altre	36.040.754	31.876.642	-11,55	27.291.795	-14,38
Totale	36.040.754	31.876.642	-11,55	27.291.795	-14,38
II. Immobilizzazioni materiali					
1) Terreni e fabbricati	80.101.945	98.262.972	22,67	97.028.128	-1,26
2) Impianti e macchinari	4.830.440	3.269.512	-32,31	2.740.624	-16,18
3) Attrezzature industriali e commerciali	29.557	46.553	57,50	36.485	-21,63
4) Automezzi e motomezzi	10.500	3.500	-66,67	-	-100,00
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	51.397.570	29.751.717	-42,11	61.637.432	107,17
6) Diritti reali di godimento	-	-	-	-	-
7) Altri beni	152.760	142.216	-6,90	277.015	94,78
Totale	136.522.772	131.476.470	-3,70	161.719.684	23,00
III. Immobilizzazioni finanziarie					
1) partecipazioni in:					
a) imprese controllate	113.628.805	115.228.805	1,41	115.228.805	-
b) imprese collegate	-	-	-	-	-
c) imprese controllanti	-	-	-	-	-
d) altre imprese	99.590	99.590	0	170.181	70,88161462
e) altri enti	-	-	-	-	-
2) crediti	-	-	-	-	-
a) verso imprese controllate	-	-	-	-	-
b) verso imprese collegate	-	-	-	-	-
c) verso lo Stato e altri soggetti pubblici	-	-	-	-	-
d) verso altri	2.163.008	2.163.503	0,02	2.269.998	4,92
3) altri titoli	-	-	-	-	-
4) crediti finanziari diversi	-	-	-	-	-
Totale	115.891.403	117.491.898	1,38	117.668.984	0,15
Totale immobilizzazioni (B)	288.454.929	280.845.010	-2,64	306.680.463	9,20
ATTIVO CIRCOLANTE					
I. Rimanenze					
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo					
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati					
3) Lavori in corso					
4) Prodotti finiti e merci					
5) Acconti					
Totale			-		-
II. Residui attivi					
1) Crediti verso utenti, clienti ecc.	7.913.553	9.159.508	15,74	8.948.357	-2,31
2) Crediti verso iscritti, soci e terzi	-	-	-	-	-
3) Crediti verso imprese controllate e collegate	1.639.230	296.255	-81,93	10.586.190	3.473,34
4) Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	-	-	-	-	-
4-bis) Crediti tributari	-	-	-	-	-
5) Crediti verso altri	74.571.181	93.245.323	25,04	164.610.168	76,53
Totale	84.123.964	102.701.086	22,08	184.144.715	79,30
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni					
1) Partecipazioni in imprese controllate					
2) Partecipazioni in imprese collegate					
3) Altre partecipazioni					
4) Altri titoli					
Totale					
IV. Disponibilità liquide					
1) Depositi bancari e postali	69.928.439	68.447.192	-2,12	63.091.428	-7,82
2) Assegni					
3) Denaro e valori in cassa					
4) C/C contabilità speciale tesoreria					
Totale	69.928.439	68.447.192	-2,12	63.091.428	-7,82
Totale attivo circolante (C)	154.052.403	171.148.278	11,10	247.236.143	44,46
RATEI E RISCONTI					
1) Ratei attivi					
2) Risconti attivi					
Totale ratei e risconti (D)					
Totale attivo	442.507.332	451.993.288	2,14	553.916.606	22,55

Fonte: Rendiconto AdSP

Tabella 29 - Stato patrimoniale - passività

PASSIVITA'	2016	2017	Δ'17/16	2018	Δ'18/17
A) PATRIMONIO NETTO					
I. Fondo di dotazione	165.238.740	177.650.229	7,51	198.799.813	11,91
II. Riserve obbligatorie e derivanti da leggi	-	-	-	-	-
III. Riserve di rivalutazione	-	-	-	-	-
IV. Contributi a fondo perduto	-	-	-	-	-
V. Contributi per ripiano disavanzi	-	-	-	-	-
VI. Riserve statutarie	-	-	-	-	-
VII. Altre riserve distintamente indicate	-	-	-	-	-
VIII. Avanzo (Disavanzo) economico esercizi precedenti	12.411.489	21.149.584	70,40	12.719.104	-39,86
IX. Avanzo (Disavanzo) economico dell'esercizio	21.149.584	12.719.104	-39,86	13.502.052	6,16
Totale Patrimonio netto (A)	198.799.813	211.518.917	6,40	225.020.969	6,38
B) CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE					
1) Per contributi a destinazione vincolata					
2) Per contributi indistinti per la gestione					
3) Per contributi in natura					
Totale contributi in conto capitale (B)					
C) FONDI PER RISCHI ED ONERI					
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili					
2) Per imposte					
3) Per altri rischi ed oneri futuri	-	-	-	-	-
4) Per ripristino investimenti	-	-	-	-	-
Totale Fondi rischi ed oneri futuri (C)	-	-	-	-	-
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO (D)	2.090.212	2.090.848	0,03	2.197.368	5,09
E) RESIDUI PASSIVI, con separata indicazione, per ciascuna voce degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo					
1) Obbligazioni	-	-	-	-	-
2) Verso banche	109.815.016	95.398.738	-13,13	91.712.327	-3,86
3) Verso altri finanziatori	-	-	-	-	-
4) Acconti	155.447	155.389	-0,04	155.591	0,13
5) Debiti verso fornitori	4.425.282	5.944.022	34,32	2.846.199	-52,12
6) Rappresentati da titoli di credito	-	-	-	-	-
7) Verso imprese controllate, collegate e controllanti	29.921	80.320	168,44	536.163	567,53
8) Debiti tributari	537.248	543.906	1,24	570.184	4,83
9) Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	-	-	-	-	-
10) Debiti verso iscritti, soci e terzi per prestazioni dovute	-	-	-	-	-
11) Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	-	-	-	-	-
12) Debiti diversi	125.386.580	135.032.161	7,69	229.678.325	70,09
Totale Debiti (E)	240.349.494	237.154.536	-1,33	325.498.789	37,25
F) RATEI E RISCONTI					
1) Ratei passivi	-	-	-	-	-
2) Risconti passivi	1.267.812	1.228.992	-	1.199.481	-
3) Aggio su prestiti	-	-	-	-	-
4) Riserve tecniche	-	-	-	-	-
Totale ratei e risconti (F)	1.267.812	1.228.992	-3,06	1.199.481	-2,40
	-	-	-	-	-
Totale passivo e netto	442.507.332	451.993.290	2,14	553.916.605	22,55

Fonte: Rendiconto AdSP

10.1 Conto economico e stato patrimoniale consolidato dell'AdSP

Come auspicato dalla Corte nel precedente referto, l'AdSP ha redatto per la prima volta nel 2018 il bilancio consolidato in linea con quanto previsto dall'art. 5, commi 14, 73 e 69, del decreto del Presidente della Repubblica n. 97 del 2003 (Regolamento concernente

l'amministrazione e la contabilità degli enti pubblici) al fine di rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione finanziaria e patrimoniale e il risultato economico della complessiva attività svolta dall'ente e dagli altri organismi in cui è articolato l'ente o dai vari enti controllati. Siffatto adempimento appare di particolare interesse ponendosi in linea con i principi fondamentali di armonizzazione dei bilanci pubblici e del coordinamento della finanza pubblica di cui agli artt. 1 e 2 della legge 31 dicembre 2009, n. 196. L'AdSP ha evidenziato che il "documento fornito si richiama alle direttive comunitarie (direttive n. 78/660/CEE e n. 83/349/CEE) alle quali con d.lgs. 9 aprile 1991, n. 127 nel nostro Paese si è voluto dare attuazione, è estremamente utile in quanto fornisce una rappresentazione completa della situazione finanziaria e patrimoniale e dei risultati economici complessivamente realizzati dall'Ente in proprio ed attraverso le proprie articolazioni. A supporto e/o integrazione di quanto disposto dal suddetto decreto legislativo l'Ente ha tenuto presente il documento n. 17 dell'Organismo italiano di contabilità (OIC 17)". Il perimetro di consolidamento -nella specie con formula integrale trattandosi di società interamente partecipate o controllate con rilevanti quote di partecipazione- riguarda le società:

- *APV Investimenti SpA* (partecipazione diretta 100%);
- *Venice Newport Container and Logistics SpA* (partecipazione diretta 100%);
- *Consorzio Formazione Logistica Intermodale - CFLI* (partecipazione diretta 98,08%);
- *Esercizio Raccordi Ferroviari Spa - ERF* (partecipazione diretta 18,17%, indiretta 59,98%).

L'AdSP ha fatto presente che la data di riferimento del consolidamento è il 31 dicembre 2018, data comune di chiusura del periodo o esercizio per i soggetti coinvolti nel consolidato.

L'Ente nella predisposizione del consolidamento ha effettuato, correttamente, le seguenti rettifiche tecniche di consolidamento:

- eliminazione dei valori delle partecipazioni nelle imprese incluse nel consolidamento e le corrispondenti frazioni del patrimonio netto di queste;
- eliminazione dei crediti e debiti tra le imprese incluse nel consolidamento quando non effettuati a normali condizioni di mercato;
- eliminazione dei proventi e degli oneri relativi ad operazioni effettuate tra le imprese medesime quando non effettuati a normali condizioni di mercato.

Le differenze sia negative che positive che non sono state considerate a rettifica di specifiche poste contabili sono state iscritte in una voce del patrimonio netto denominata "*riserva di*

consolidamento”, inoltre con riguardo a differenze nell’esposizione in bilancio di debiti e crediti si è tenuto conto del valore riportato nel bilancio della controllante.

Non sono stati eliminati utili e perdite conseguenti ad operazioni effettuate tra imprese consolidate se relativi a operazioni realizzate a normali condizioni di mercato o la cui rilevazione comporterebbe costi sproporzionati⁹¹.

Le seguenti tabelle evidenziano i prospetti di conto economico e di stato patrimoniale consolidati relativi all’esercizio 2018.

Tabella 30 - Conto economico consolidato AdSP

Raggr.	Descrizione	Importi
A	Valore della produzione	136.552.537
B	Costi della produzione	120.240.114
C	Proventi ed oneri finanziari	-906.832
D	Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	0
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D)	15.405.591
	Imposte sul reddito dell’esercizio	850.342
	UTILE DELL’ESERCIZIO	14.555.249

Fonte: AdSP

Tabella 31 - Stato patrimoniali consolidato AdSP - Attivo

Raggr.	Descrizione	Importi
A	Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0
B	Immobilizzazioni	308.900.325
	I Immobilizzazioni immateriali	29.839.392
	II Immobilizzazioni materiali	274.723.830
	III Immobilizzazioni finanziarie	4.337.103
C	Attivo circolante	250.065.394
	I Rimanenze	97.713
	II Crediti	179.261.584
	III Attività finanziarie non immobiliari	978.866
	IV Disponibilità	69.725.231
D	Ratei e sconti	406.818
	TOTALE ATTIVO	559.370.538

Fonte: AdSP

⁹¹ Art. 31 del d.lgs. n 127 del 1991.

Tabella 32- Stato patrimoniali consolidato AdSP - Passivo

Raggr.	Descrizione		Importi
A		Patrimonio netto	233.627.673
	I	Capitale dotazione patrimoniale	198.799.813
	II	Riserva sovrapprezzo azioni	0
	III	Riserva di rivalutazione	0
	IV	Riserva legale	0
	V	Riserve statutarie	0
	VI	Altre riserve, distintamente indicate	0
	VII	Riserva per op. copertura flussi finanziari attesi	0
	VIII	Utili (Perdite) portati a nuovo	12.719.104
		Capitale e riserve di terzi	396.783
		Riserva di consolidamento	7.156.725
		Utili Gruppo	14.541.254
		Utili di terzi	13.995
B		Fondi per rischi ed oneri	5.487.859
C		Trattamento di fine rapporto	4.557.109
D		Debiti	313.676.096
E		Ratei e risconti	2.021.801
TOTALE PASSIVO			559.370.538

Fonte: AdSP

11. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il d.lgs. 169 del 2016 ha disposto la soppressione dell'Autorità portuale di Venezia e l'istituzione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale comprendente i Porti di Venezia e Chioggia. Ai sensi dell'art. 22 del citato provvedimento, dedicato alla disciplina transitoria, gli organi della soppressa Autorità portuale sono rimasti in carica sino all'insediamento dei nuovi organi, rendendo pertanto operativa solo da quella data l'AdSP. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 64 del 7 marzo 2017 è stato nominato il Presidente dell'AdSP e, con successivo decreto n. 2009 del 10 marzo 2017, è ufficialmente stata decretata la costituzione dell'Autorità che è subentrata alla soppressa AP di Venezia.

Nel 2017 sono stati rinominati tutti gli organi dell'Ente, in linea con le previsioni del d.lgs. n. 169 del 2016, e anche l'Organismo di partenariato della Risorsa Mare. L'AdSP ha evidenziato di non aver istituito l'Organismo del *cluster* marittimo come previsto dall'art. 11-*bis*, comma 4, della legge n. 84 del 1994. Ciò posto si auspica l'adozione di azioni che possano garantire l'ottimale pianificazione, programmazione, gestione delle risorse umane e finanziarie volte a superare il dualismo gestionale/ amministrativo tra l'AdSP e l'Azienda speciale per il Porto di Chioggia. Inoltre, alle nuove funzioni e compiti introdotti dal d.lgs. n. 169 del 2016 e all'ampliamento delle competenze del Porto di Chioggia, dovrà corrispondere l'adeguamento delle politiche di pianificazione e programmazione del personale, in linea con le previsioni dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 165 del 2001, come modificato dall'articolo 4, del decreto legislativo n. 75 del 2017, passando dal tradizionale concetto di pianta organica in senso statico (la pianta organica è ancora quella adottata dall'Autorità portuale nel 2009) ad una dotazione organica in senso dinamico, che assicuri la massima coerenza tra il piano triennale dei fabbisogni e l'organizzazione degli uffici e gli obiettivi di *performance*.

Al 31 dicembre 2018 risultavano in servizio 88 unità di personale, di cui 5 dirigenti, 24 quadri e 59 impiegati.

La spesa del personale pari a euro 6.549.051 risulta sostanzialmente in linea al con quella dell'esercizio precedente (-0,40 per cento sul 2017), pur registrando l'aumento degli oneri derivanti dalla contrattazione integrativa che sono in aumento del 44,67 per cento.

A riguardo, si invitano i revisori dei conti ad effettuare per il futuro il controllo sulla compatibilità dei costi della contrattazione collettiva integrativa con i vincoli di bilancio e

quelli derivanti dall'applicazione della norma di legge, con particolare riferimento alle disposizioni inderogabili che incidono sulla misura e sulla corresponsione dei trattamenti accessori. In ordine ai mancati recuperi delle somme stipendiali fisse e continuative erogate in difformità del decreto-legge n. 78 del 2010 l'Ente ha riferito che il credito di euro 410.848 vantato nei confronti del personale dipendente è stato quasi integralmente recuperato. L'Ente dovrà provvedere alla ripetizione delle somme riguardanti i trattamenti economici individuali (assegni c.d. *ad personam*) riconosciuti ad alcuni dipendenti in difformità dalle previsioni dell'articolo 9, comma 1, del decreto-legge n. 78 del 2010.

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 274 del 13 giugno 2019 è stata approvata la "Relazione sulla *Performance* 2018". Si evidenziano: la necessità che la liquidazione della premialità monetaria segua e non preceda la validazione della relazione sulla *performance* da parte dell'OIV, l'esigenza di raccordare la contrattazione decentrata integrativa con il ciclo della *performance*, nonché la scrupolosa osservanza dell'art. 10 c.1, lett. b) del d.lgs. n. 150 del 2009 e delle direttive emanate dal Dipartimento della funzione pubblica.

L'attuale Piano regolatore dei porti di Venezia e Chioggia risalgono al 1965 e al 1981 e, pertanto, si auspica la rapida definizione dell'*iter* per l'approvazione del nuovo piano regolatore di sistema portuale con l'obiettivo di disciplinare la gestione ottimale delle aree funzionali all'interazione porto-città, di favorire la realizzazione di piani di sviluppo edilizio ed economico, di recuperare le aree dismesse e i collegamenti infrastrutturali portuali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario.

Con la auspicabile definitiva entrata in funzione del sistema MOSE che renderà i porti di Venezia e Chioggia ad accesso regolato, appare non più procrastinabile, al fine di non compromettere l'operatività e l'economia dei porti stessi con ingenti ripercussioni economiche e possibili ingiustificati danni per l'erario, la conclusione, in tempi certi, dei lavori di consolidamento dei margini di escavo dei canali portuali, in particolare Malamocco e Marghera. Al fine di superare l'incertezza normativa applicata ai sedimenti lagunari si auspica il rapido aggiornamento del Protocollo sperimentale "Fanghi", siglato l'8 aprile del 1993, che avrebbe dovuto avere durata annuale, alla luce delle più recenti discipline normative comunitarie e nazionali.

Con riferimento all'attività negoziale l'AdSP dovrà completare il percorso di razionalizzazione delle procedure poste in essere, mettendo a sistema i vari strumenti per la gestione degli

appalti di lavori, servizi e forniture. In particolare, dovranno essere coordinate le attività della Direzione tecnica, quelle della società APV Investimenti Spa, della Consip e quella delle diverse piattaforme di *e-procurement* utilizzate.

Con riferimento ai servizi di interesse generale, nel 2018, attraverso bando di gara con procedura aperta e offerta economicamente più vantaggiosa, è stato affidato dall'AdSP, il servizio di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali; che sono tutt'ora vigenti altri affidamenti di servizi di interesse generale che andranno a scadenza secondo quanto previsto nei rispettivi bandi di gara.

Con riferimento alle opere portuali nel 2018 risultano impegni per euro 116,43 milioni in aumento rispetto all'esercizio precedente (euro 58,85 milioni nel 2017). Tra gli investimenti programmati spicca la riconversione e riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera. Pur evidenziando i progressi progettuali in atto sono state necessarie ulteriori proroghe da parte del MISE del termine di scadenza dell'Accordo di programma (AdP) oltre i termini fissati, al 31 dicembre 2018 e al 30 giugno 2019, per consentire il completamento delle opere di competenza entro il 31 dicembre 2022.

Nel 2018 l'Ente ha adottato il Regolamento per l'affidamento di concessioni afferenti singole aree e banchine che ad avviso di questa Corte, deve avvenire ai sensi dell'art. 4 del d.lgs. n. 50 del 2016 e nel rispetto dei principi "di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica".

Al riguardo si ravvisa la necessità di provvedere alla pubblicazione sul sito istituzionale di tutti gli atti concernenti le concessioni portuali e i correlati contratti e i piani economico finanziari che rientrano tra le concessioni.

Si ravvisa inoltre la necessità di assicurare alla luce delle ingenti risorse impegnate e le strategiche attività da porre in essere un controllo diffuso attraverso la pubblicazione degli atti concernenti le concessioni portuali, i contratti e i piani industriali.

Nel periodo in esame gli accertamenti per canoni da concessioni demaniali risultano in lieve diminuzione attestandosi rispettivamente a euro 23,69 milioni nel 2017 e ad euro 23,24 milioni nel 2018. Rispetto al totale delle entrate correnti i canoni demaniali rappresentano nel triennio una quota estremamente importante delle entrate che nel 2018 è pari al 46,43 per cento tra le più elevate che si riscontrano nelle AdSP e che dopo la voce di parte capitale pari ad euro 74.861.411 risultano la principale voce di entrata di parte corrente dell'Ente precedendo le tasse

di ancoraggio pari a euro 7.818.755 e le tasse sulle merci euro 15.814.779.

Nel 2018 è stato possibile rilevare il traffico complessivo dei Porti di Chioggia e Venezia secondo il modello adottato dall'*European sea ports organisation - ESPO* con una crescita di circa il 4,7 per cento rispetto al 2017 raggiungendo nell'insieme i 27,5 milioni di tonnellate (1,2 milioni di tonnellate in più circa). Il risultato positivo è attribuibile alla buona *performance* del Porto di Venezia che ha visto incrementare i propri traffici (+5,3 per cento sul 2017) contrariamente a quanto è accaduto al Porto di Chioggia dove gli scambi risultano in calo rispetto all'anno precedente (-10,6 per cento sul 2017).

L'AdSP, con decreto n. 350 del 24 dicembre 2019, ha adottato il provvedimento di revisione periodica delle partecipazioni societarie ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 art. 20 (Testo Unico Società Partecipate) contenente la situazione al 31 dicembre 2018.

L'Ente, al fine di garantire l'efficiente gestione delle società, la tutela della concorrenza e del mercato e la razionalizzazione delle risorse impiegate, nonché l'attuazione di quanto previsto dall'art. 16 del d.lgs. n. 174 del 2016, con decreto n. 332 del 28 ottobre 2019, ha adottato il Regolamento per l'esercizio del "controllo analogo" delle proprie società *in house*.

Come auspicato dalla Corte nel precedente referto, l'AdSP ha redatto per la prima volta nel 2018 il bilancio consolidato in linea con quanto previsto dall'art. 5 commi 14 e 73 e 69 del decreto del Presidente della Repubblica n. 97 del 2003 (Regolamento concernente l'amministrazione e la contabilità degli enti pubblici).

Per quanto riguarda la gestione finanziaria, nel 2018, le entrate e le uscite si attestano a euro 139 milioni e ad euro 157 milioni evidenziando un disavanzo finanziario di euro 17 milioni, dovuto all'incremento del saldo di parte corrente (da euro 39,57 milioni nel 2016 a euro 26,90 milioni nel 2017, -32 per cento, euro 28,79 milioni, 7 per cento) e al decremento di parte capitale (da euro 24,74 milioni del 2016 a euro 30,90 milioni del 2017, 24,87 per cento, a euro 46,07 milioni del 2018, 49 per cento). Considerato l'utilizzo dell'avanzo di amministrazione di euro 31,85 milioni la gestione finanziaria chiude con un saldo finale di euro 14,57 milioni (euro 24,63 milioni nel 2017).

L'avanzo di amministrazione ammonta a 16.034.214.

I residui attivi ammontavano al 2017 a euro 100 milioni e si attestano nel 2018 a euro 184 milioni (84 per cento) e sono riconducibili in massima parte a contributi da parte dello Stato per la realizzazione di opere infrastrutturali; i residui passivi si attestano a euro 231 milioni

nel 2018, con un aumento del 69 per cento rispetto al 2017 in cui erano pari a euro 136,66 milioni e sono riconducibili prevalentemente a finanziamenti per opere infrastrutturali per euro 80.400,00, a canoni demaniali per euro 4.220.284, recuperi diversi per euro 2.254.732.

Nel 2018 l'utile netto ammontava a euro 13,50 milioni in aumento rispetto all'esercizio precedente (euro 12,72 milioni).

Le immobilizzazioni finanziarie, per un valore complessivo di euro 117,49 milioni nel 2017, e di euro 117,67 milioni nel 2018 sono relative massimamente alle partecipazioni detenute in APV Investimenti S.p.A. (euro 65 milioni) e in *Venice newport container and logistics SpA* (euro 50,16 milioni).

Il patrimonio netto passa da euro 211 milioni del 2017 a euro 225 milioni del 2018 (6,38 per cento), per effetto di utili degli anni precedenti portati a nuovo mentre il debito complessivo, compresi i debiti diversi per euro 229,67 milioni nel 2018 fa registrare un incremento del 37,25 per cento.

Il Collegio dei revisori ha certificato il rispetto dei limiti di legge e delle norme di contenimento della spesa e degli obblighi di riversamento alle casse dell'erario.

A distanza di oltre quattro anni dall'approvazione della riforma legislativa delle AdSP, pur tenuto conto della gradualità con la quale tale riassetto sta trovando attuazione, appare auspicabile che venga posto in essere ogni ulteriore sforzo per l'ottimale pianificazione e il coordinamento del sistema portuale e degli interventi pubblici con l'obiettivo di rendere i porti italiani sempre più efficienti e competitivi nel panorama internazionale.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE CONTROLLO ENTI -

