



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

2019

Determinazione del 22 aprile 2021, n. 35





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

2019

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 22 aprile 2021, tenutasi in videoconferenza, ai sensi dell'art. 85, c. 8 bis, del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27, come modificato dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 di conversione del decreto legge 14 agosto 2020 n. 104 e secondo le "Regole tecniche e operative" adottate con decreti del Presidente della Corte dei conti del 18 maggio 2020, n. 153 e del 27 ottobre 2020, n. 287;

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

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

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

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

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

visto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n.169, con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mare Adriatico Settentrionale, comprensiva dei porti di Venezia e Chioggia, che ha sostituito l'Autorità portuale di Venezia.

visto il rendiconto generale della suddetta Autorità di Sistema Portuale, relativo all'esercizio finanziario 2019, nonché 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;

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



CORTE DEI CONTI

Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per l'esercizio 2019;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano comunicare, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, alle dette Presidenze, il rendiconto generale - 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 legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il rendiconto generale per l'esercizio 2019 - corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il predetto esercizio.

RELATORE

Maria Laura Prislei

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci

DIRIGENTE
Fabio Marani

depositata in segreteria

SOMMARIO

PREMESSA	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO	2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	5
2.1 Ordinamento e composizione	5
2.2 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo	6
3. IL PERSONALE	9
3.1 Assetto organizzativo.....	9
3.2 La dotazione organica e il personale in servizio	11
3.3 Questioni attinenti al rapporto di lavoro del personale	12
3.4 Incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi	13
3.5 Spesa del personale	14
3.6 Collaborazioni esterne.....	17
3.7 Trasparenza e valutazione della “performance amministrativa”	18
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	20
4.1 Piano regolatore di sistema portuale (PRP).....	20
4.2 Piano operativo triennale (POT).....	21
4.3 Programma triennale dei lavori pubblici	22
5. ATTIVITA ISTITUZIONALE	25
5.1 Attività promozionale	25
5.2 Attività negoziale.....	25
5.3 Regolazione dei servizi c.d. ausiliari di interesse generale	26
5.4 Manutenzione delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione.....	28
5.5 Operazioni e servizi portuali e altre attività industriali e commerciali svolte nell’ambito portuale.	36
5.6 Lavoro portuale temporaneo.....	38
6. TRAFFICO PORTUALE.....	40
7. GESTIONE DEMANIO.....	43
8. PARTECIPAZIONI	49
8.1 APV Investimenti S.p.A.	51
8.2 Venice newport container and logistics S.p.A. - Vncl.....	52

8.3	Esercizio Raccordi Ferroviari – ERF S.p.A.....	53
8.4	APVS S.r.l.	53
8.5	Chioggia terminal crociere s.r.l.....	54
8.6	Venezia <i>terminal</i> passeggeri S.p.A.....	55
8.7	CFLI - Consorzio Formazione Logistica Intermodale	56
9.	CONTENZIOSO	58
10.	RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE.....	60
10.1	Dati salienti della gestione	60
10.2	Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate	61
10.3	Situazione amministrativa e andamento dei residui	65
10.4	Conto economico.....	67
10.5	Stato patrimoniale	70
11.	Conto economico e stato patrimoniale consolidato dell'AdSP.....	76
12.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	79

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Emolumenti e rimborsi spese organi amministrazione e controllo	7
Tabella 2 - Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP - 2017-2019	12
Tabella 3 - Spesa per il personale AdSP 2018-2019	15
Tabella 4 - Costo medio unitario personale.....	16
Tabella 5 - Premi erogati all'esito della valutazione della performance	17
Tabella 6 - Piano triennale opere pubbliche.....	24
Tabella 7 - Spese sostenute per relazioni pubbliche (2017-2019).....	25
Tabella 8 - Procedure negoziali	26
Tabella 9 - Servizi di interesse generale	27
Tabella 10 - Spese manutenzione opere portuali.....	29
Tabella 11 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali.....	33
Tabella 12 - Raffronto tra finanziamenti assegnati e impegnati 2018.....	34
Tabella 13 - Raffronto tra finanziamenti assegnati e impegnati annualmente 2019	35
Tabella 14 - Spesa avanzamento opere infrastrutturali (dettaglio pagamenti)	36
Tabella 15 - Traffico di merci e passeggeri - Venezia.....	41
Tabella 16 - Traffico di merci e passeggeri - Chioggia.....	42
Tabella 17 - Elenco titolari concessione - art. 18 con indicazione modalità affidamento - Venezia	47
Tabella 18 - Elenco titolari concessione - art. 18 con indicazione modalità affidamento - Chioggia.....	48
Tabella 19 - Rapporto accertamenti/entrate correnti da concessioni demaniali- incidenza.....	48
Tabella 20 - Principali saldi contabili della gestione	60
Tabella 21 - Andamento entrate e delle uscite	61
Tabella 22 - Rendiconto finanziario - Parte entrata	62
Tabella 23 - Entrate tributarie	63
Tabella 24 - Redditi e proventi patrimoniali	63
Tabella 25 - Rendiconto finanziario - parte uscita.....	64
Tabella 26 - Situazione amministrativa e gestione residui	67
Tabella 27 -. Conto economico (art. 38, c. 1 Regolamento amministrazione contabilità AdSP)	69
Tabella 28 - Conto economico riclassificato ex art. 2425 Codice civile	70
Tabella 29 - Stato patrimoniale attività.....	71
Tabella 30 - Stato patrimoniale passività	72
Tabella 31 - Dettaglio immobilizzazioni in corso al 31 dicembre 2019.....	73
Tabella 32 - Dettaglio fatture da emettere di parte capitale	75
Tabella 33 - Conto economico consolidato AdSP.....	76
Tabella 34 - Stato patrimoniali consolidato AdSP - Attivo.....	77
Tabella 35 - Stato patrimoniali consolidato AdSP - Passivo.....	77
Tabella 36 - Stato patrimoniale consolidato AdSP. Dettaglio composizione e rettifiche della voce debiti ..	78

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 2019 dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, già AP di Venezia, nonché sulle vicende di maggior rilievo successivamente intervenute.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2018 dell'AdSP, è stato approvato con determinazione n. 53 del 16 giugno 2020 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 313.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, intitolato “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, di cui alla legge n. 84 del 28 gennaio 1994 in attuazione dell’art. 8, comma 1, lett. f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”, è significativamente intervenuto sulla previgente legislazione portuale, modificando gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani con l’istituzione delle Autorità di Sistema Portuale, di seguito AdSP, in nuovi enti pubblici non economici destinati a sostituire le Autorità preesistenti, anch’essi dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

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

In tale contesto normativo si colloca la nascita dell’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) comprendente i porti di Venezia e Chioggia, succeduta all’Autorità portuale di Venezia.

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

Va comunque menzionato, in quanto di rilievo strategico, il 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.

Circa le intervenute novità, si evidenzia che a partire dal marzo 2020, la perdurante emergenza sanitaria determinata dall’epidemia “Covid-19” ha determinato una rilevante produzione normativa volta da un lato alla dilazione dei tempi di approvazione dei bilanci consuntivi 2019

e dall'altro all'introduzione di misure di sostegno, riferite anche all'ambito che qui interessa e che in questa sede appare opportuno sinteticamente richiamare per l'impatto che produrranno sulla gestione 2020.

Va citato in particolare il decreto-legge n. 18 del 2020, che, all'art. 92, c. 2, ha disposto la possibilità di posticipare il 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 ed alle imprese portuali sono state disposte dal decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 che ha ribadito la possibilità per le AdSP di ridurre l'importo dei canoni concessori dovuti per l'anno 2020 nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, allo scopo anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione, e prevedendo altresì la possibilità di corrispondere contributi al soggetto fornitore di lavoro portuale nel limite complessivo nazionale massimo di euro 2 milioni per l'anno 2020 (pari ad euro 60 per ogni dipendente); è stata inoltre disposta la proroga di due anni delle autorizzazioni per la fornitura del lavoro portuale temporaneo, di 12 mesi delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali, nonché 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, e 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 ha previsto, inoltre, l'applicazione a favore dei lavoratori operanti nei settori del magazzinaggio e supporto ai trasporti di agevolazioni e indennizzo per le ridotte prestazioni dalla società di ormeggiatori. Inoltre, fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato d'emergenza, le AdSP possono, con provvedimento motivato, destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti.

Si ritiene poi qui di richiamare, per il rilievo prospettico sull'operato dell'AdSP MAS, l'istituzione dell'Autorità per la Laguna di Venezia, disposta dall'art. 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia) che eredita le competenze dell'ex Magistrato delle acque ed è chiamata a svolgere quindi anche funzioni interconnesse con quelle dell'AdSP MAS.

Infine, con il decreto legge 1° aprile 2021, n. 45, per contemperare le esigenze di tutela del patrimonio artistico, culturale e ambientale di Venezia e quelle legate allo svolgimento dell'attività crocieristica e al traffico merci, è stata prevista l'indizione, da parte dell'Autorità

di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, di un concorso di idee, volto a raccogliere proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di punti di attracco utilizzabili dalle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40mila tonnellate e dalle navi portacontainer adibite a trasporti transoceanici.

Sotto il profilo più strettamente finanziario contabile si segnala che 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 2009. L'entrata in vigore della nuova codifica gestionale è avvenuta il 1° gennaio 2019.

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

A corollario delle richiamate novità normative, infine, si ritiene di richiamare le iniziative di recente assunte dalla Commissione Europea in tema di contestato contrasto del regime di esenzione IRES applicato alle AdSP secondo l'art. 73 del TUIR con quello di divieto di aiuti di Stato TFUE relativa al regime di Aiuti Sa.38399 2019/C (Ex 2018/E). In particolare, la Commissione ha stabilito che "l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società a favore delle autorità di sistema portuale costituisce un regime di aiuti esistente che è incompatibile con il mercato interno." ed ha chiesto al Governo italiano di porre fine a tale agevolazione fiscale entro due mesi dalla data di notifica della predetta decisione e l'applicazione della misura in questione "a partire dall'inizio dell'esercizio fiscale successivo a quello dell'adozione della misura e al più tardi nel 2022."

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

2.1 Ordinamento e composizione

Sono organi dell'Autorità di sistema portuale il Presidente, il Comitato di gestione¹ e il Collegio dei revisori dei conti.

Organi di amministrazione

Il Presidente ed il Comitato di gestione dell'AdSP in carica nel 2019 sono stati nominati rispettivamente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 74 del 7 marzo 2017 e con decreto del Presidente dell'AdSP n. 21 del 17 luglio 2017, con efficacia quadriennale. Componenti del Comitato di gestione sono il Presidente dell'Autorità stessa, il Direttore marittimo del Veneto, il Comandante del Porto di Chioggia, un rappresentante della Città metropolitana di Venezia e un rappresentante della Regione Veneto.

Per quanto riguarda i compensi, al Presidente nel 2019 è stato corrisposto un emolumento pari a euro 230 mila in misura analoga all'esercizio precedente, più rimborsi spese di euro 55 mila (euro 56 mila nel 2018) e contributi Inps per euro 23 mila (stessa cifra nel 2018). Al Comitato di gestione spettano solo gettoni di presenza, quantificati in euro 30 a seduta pro capite in coerenza con l'art. 3 del decreto ministeriale 16 dicembre 2016, n. 456, e rimborsi spese. Per tali voci nel rendiconto finanziario gestionale del 2019 risultano impegni per euro 2.142 (4.596 nel 2018).

A seguito della mancata approvazione del bilancio consuntivo 2019 nei termini di legge, il Mit con decreto n. 332 del 6 agosto 2020 ha provveduto alla revoca del Presidente in carica, al conseguente scioglimento del Comitato di gestione dell'Ente e alla nomina del Commissario straordinario nella persona dell'ex Presidente, per un periodo massimo di sei mesi con i poteri e le attribuzioni dell'articolo 8 della legge n. 84 del 1994, al fine di assicurare la regolare prosecuzione dell'attività dell'Ente, tra cui l'approvazione del bilancio in data 8 ottobre 2020. Il 27 agosto 2020 il Mit ha pubblicato un avviso per l'acquisizione di manifestazioni di interesse per il ruolo di Presidente dell'AdSP. Con successivo decreto n. 576 del 16 dicembre 2020, non

¹ Al Comitato di gestione il d.lgs. n. 169 del 2016 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.

essendo pervenute nei tempi le designazioni per il Comitato di gestione da parte di alcuni enti, il Ministero ha nominato un nuovo Commissario straordinario chiamato ad esercitare, fino al ripristino degli organi di vertice, i poteri e le attribuzioni del Presidente nonché i compiti attribuiti al Comitato di gestione. L'Ente ha comunicato l'avvio della procedura di nomina da parte del MIMS - Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ex Mit, in data 20 aprile 2021 con l'invio al Presidente della Regione della richiesta di intesa sui nominativi proposti, come previsto dalla legge n. 84 del 1994. Il riscontro da parte del Presidente della Regione dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita e si procederà alla nomina.

Collegio dei revisori dei conti

Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e tre supplenti, nominati tra gli iscritti all'albo dei revisori legali dei conti con decreto Mit del 20 giugno 2017 per il quadriennio 2017-2021. Il Mit ha confermato per il Collegio il trattamento di missione e le indennità di carica secondo le percentuali indicate nel d.m. del 18 maggio 2009, n. 412, rapportate al compenso spettante al Presidente dell'autorità portuale, ovvero l'otto per cento al Presidente del collegio, il sei per cento ai componenti effettivi, l'un per cento ai componenti supplenti, nelle more del perfezionamento del decreto interministeriale di cui all'art. 13, comma 2, del d.lgs. n. 169 del 2016 che dovrebbe stabilire la misura dei compensi.

Ai membri del Collegio dei revisori dei conti era riconosciuto nel 2016 un gettone di presenza di euro 110,50, ridotto ad euro 30 dal 2017. Dal rendiconto finanziario gestionale relativo all'esercizio in esame risultano impegni per indennità di carica e rimborsi spese per i membri del Collegio dei revisori dei conti pari a complessivi euro 85 mila circa (61 mila nel 2018). 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, distintamente per gli esercizi finanziari 2018 e 2019, la spesa impegnata per i compensi e rimborsi spese agli organi di amministrazione e controllo.

Tabella 1 - Emolumenti e rimborsi spese organi amministrazione e controllo

DESCRIZIONE	2018	2019	Var. ass. 19/18	Var. % 19/18	Incidenza %
Presidente - Compensi	230.000	230.000	-	-	58,12
Presidente - Rimborsi spese	56.289	55.108	- 1.181	-2,10	13,93
Presidente - Contributi INAIL	69	71	3	2,90	0,02
Presidente - Contributi INPS a carico Ente	23.144	23.399	255	1,10	5,91
Comitato portuale - Gettone presenza	1.300	784	- 516	-39,69	0,20
Comitato portuale - Rimborsi spese	3.296	1.358	- 1.938	-58,80	0,34
Collegio revisori - Compensi	53.444	76.057	22.613	42,31	19,22
Collegio revisori - Rimborsi spese	8.223	8.943	720	8,76	2,26
TOTALE	375.765	395.720	19.955	5,3	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP MAS

La tabella evidenzia cospicui esborsi a titolo di rimborsi spese, particolarmente per il Presidente, i cui criteri per l'erogazione meriterebbero di essere razionalizzati.

Per quanto riguarda l'indennità di trasferta - soppressa con carattere di generalità per tutte le amministrazioni pubbliche dall'art.1, c. 214 della legge n. 266 del 2005 ma che all'interno delle AdSP continua ad essere percepita - si ribadisce di non poter condividere l'interpretazione recata, sul punto, dal MEF e dal MIT, il quale peraltro, anche nella 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"*.

Organismo di partenariato della Risorsa Mare

Per completezza di informazione va citato l'Organismo di partenariato della risorsa mare², 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'operatività del porto, al progetto di bilancio preventivo e consuntivo ed alla composizione degli strumenti a disposizione del Comitato portuale ex art. 9, c. 5, lettera l) della citata l. n. 84 del 1994.

² Istituito 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.

Ai componenti dell'Organismo di partenariato non spetta alcun emolumento.

Per l'espletamento delle sue funzioni, l'Organismo può avvalersi delle strutture del Segretariato generale, secondo modalità stabilite dal Segretario generale.

3. IL PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

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 già in essere.

In via generale l'Ente ha continuato, 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.

Con successive disposizioni in attuazione delle direttive impartite dal Mit, 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. Tale processo, a distanza di tempo, non risulta ancora completato.

Segretariato generale

Al vertice amministrativo della Segreteria tecnico - operativa è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente. Per la selezione, che deve contemperare profili di fiduciarità ed imparzialità, ai sensi del d.lgs. n. 169 del 2016, e deve tenere conto dei requisiti generali previsti per l'accesso alla dirigenza pubblica, è prevista una procedura selettiva³ ed il possesso di comprovata esperienza manageriale o di qualificazione professionale nel settore e nelle materie amministrativo-contabili,⁴.

L'attuale Segretario generale, nominato nel 2017, è stato assunto con contratto di lavoro a tempo determinato di durata quadriennale e contestuale collocamento in aspettativa senza assegni in quanto già dipendente dell'Ente a tempo indeterminato con qualifica dirigenziale.

³ 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".

⁴ 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.

come peraltro consentito dalla legge 84, nel testo novellato dal d.lgs. 169 del 2016.

Dalla documentazione trasmessa a corredo del bilancio 2019 emerge l'esistenza di criticità organizzative interne legate alla non chiara individuazione delle attività di competenza rispettivamente del Presidente e del Segretario generale, per la cui definizione il Presidente ha ritenuto di far ricorso ad un parere legale esterno. A tale riguardo, confermando quanto già rilevato in proposito dal Collegio dei revisori con verbale n. 31 del 16 dicembre 2020, deve essere richiamato il principio generale che esclude il ricorso a consulenze esterne per questioni che attengano ad aspetti ontologici e funzionali connotanti l'Ente, comunque risolvibili con l'ausilio degli istituti consultivi di carattere pubblico.

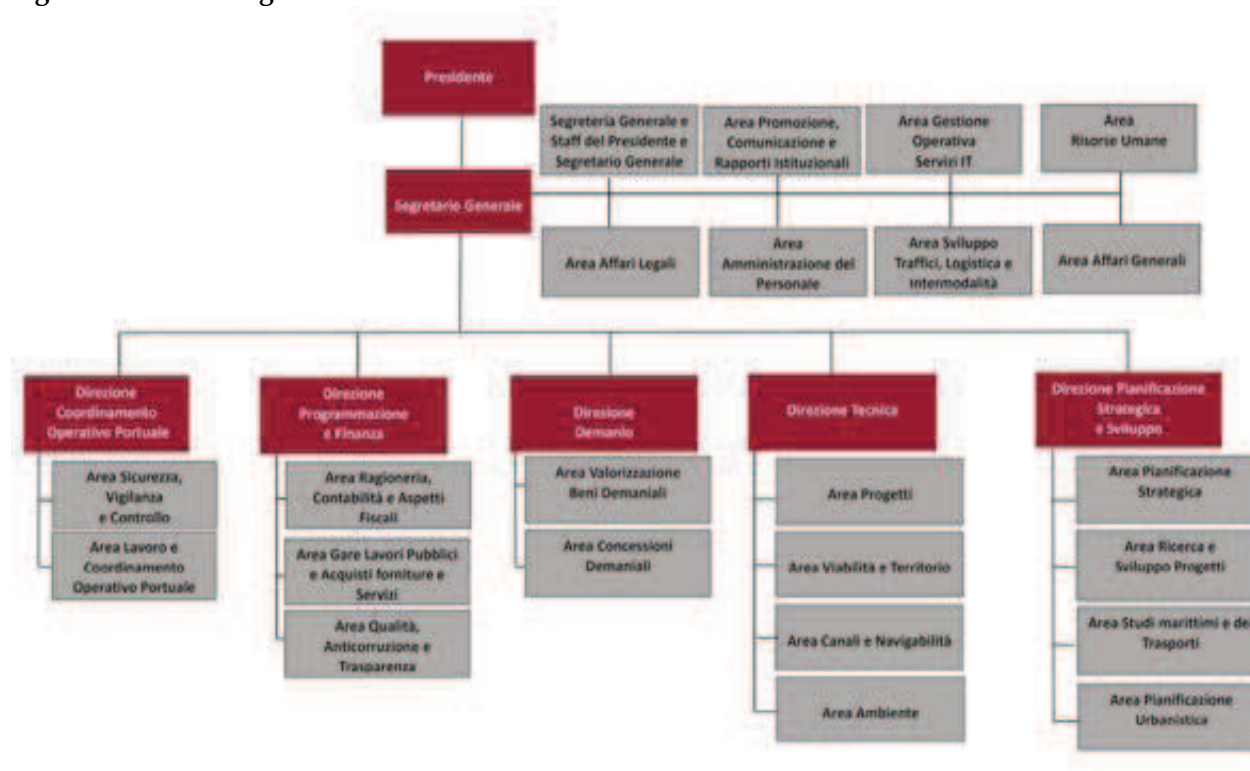
Sportello unico amministrativo (SUA)

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

Tuttavia, il regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio del SUA da adottarsi ai sensi dell'art. 15 bis comma 1 legge n. 84 del 1994, non è stato emanato a causa della mancata adozione delle Linee-guida da parte del MIT. Si evidenzia la necessità di dare urgente attuazione a tale prescrizione, normativamente prevista.

L'assetto organizzativo dell'Ente, come ridefinito il 7 dicembre 2018, è riportato nella figura n. 1.

Figura 1 – Assetto organizzativo



3.2 La dotazione organica e il personale in servizio

L’Ente ha evidenziato che la struttura organizzativa, a partire dal decreto Presidenziale n. 44 del 2017, è stata rivista nel corso degli anni 2018, 2019 e 2020 per dare attuazione ai nuovi compiti previsti dalla Riforma dei porti (d.lgs. n. 169 del 2016) e rispondere alla necessità di qualificare anche processi di supporto trasversale, rafforzando e centralizzando alcune competenze e funzioni, quali la gestione delle risorse umane, dell’ICT e dell’Agenda digitale, delle gare riguardanti i lavori pubblici, della *governance* delle società partecipate e degli acquisti attraverso il Mepa.

La pianta organica vigente, nonostante il tempo trascorso, le intervenute modifiche organizzative e la necessità di adeguamento al piano dei fabbisogni, è ancora quella approvata con delibera dell’allora Comitato portuale del 18 giugno 2009 per l’ex Autorità portuale di Venezia, nonostante il subentro della nuova Autorità di sistema portuale. Si rende quindi non procrastinabile l’adeguamento delle politiche di pianificazione e programmazione del personale alle mutate esigenze organizzative, anche alla luce delle nuove funzioni e compiti, tra cui l’ampliamento dell’ambito al Porto di Chioggia. In particolare, l’Ente, dovrà assicurare

la massima coerenza tra le professionalità necessarie allo svolgimento delle proprie attività e l'organizzazione degli uffici, attraverso il prescritto Piano triennale dei fabbisogni del personale quale strumento strategico di programmazione, modulabile e flessibile, volto ad individuare le effettive esigenze di organico in relazione alle prestazioni istituzionali ed agli obiettivi di *performance* organizzativa, efficienza, economicità e qualità dei servizi resi a imprese e cittadini, con riguardo sia al Porto di Venezia sia al Porto di Chioggia.

La dotazione organica al 31 dicembre 2019 prevede complessivamente n.92 unità (il Segretario generale, vertice amministrativo, 5 unità con qualifica dirigenziale, 31 unità con qualifica di quadro e 55 unità impiegate di varia qualifica); la consistenza effettiva del personale dipendente è attualmente pari a 88 unità come evidenziata dalla seguente tabella.

Tabella 2 - Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP - 2018-2019

	Pianta organica (delibera n. 6 del 2009)	In servizio al 2018		In servizio al 2019	
		Tempo indeterminato	Tempo determinato	Tempo indeterminato	Tempo determinato
Segretario generale	1	1		1	
Dirigenti	5	5***		5***	
Quadri	31	24		23	
Impiegati	55	58	2**	56	3
Totale	92	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 dal momento che l'Ente svolge ivi le proprie funzioni solo attraverso l'Azienda speciale per il porto di Chioggia (ASPo) di cui si dirà più avanti.

3.3 Questioni attinenti al rapporto di lavoro del personale

L' art. 6, comma 5, della legge n. 84 del 1994 nella formulazione successiva alla novella del 2016 (d.lgs. n. 169 del 2016) dichiara applicabili alle AdSP i principi di cui al titolo I del d.lgs. n. 165 del 2001. Le AdSP, pertanto, non possono assumere personale con modalità privatistiche

essendo anch'esse soggette all'obbligo di selezionare i propri dipendenti mediante concorso e tenendo conto dei requisiti richiesti per l'accesso alle diverse qualifiche.

L'AdSP MAS ha adottato, con decreto n. 68 del 2 febbraio 2018 del proprio Presidente, 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 2018⁵, 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 ed ha disposto, sulla base di verifica della presenza di personale 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 porti⁶.

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.

Nel corso dell'anno 2019 c'è stata la trasformazione del rapporto di lavoro da tempo determinato a tempo indeterminato relativa ad un dipendente e due assunzioni con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato, attraverso selezione pubblica.

L'Ente ha usufruito inoltre di due lavoratori in posizione di distacco, ai sensi dell'art. 30 del d.lgs. n. 276 del 2003. Per completezza va aggiunto che nel corso dell'anno 2020 non vi sono state assunzioni di personale a tempo indeterminato e/o determinato.

A tutt'oggi è pendente presso la Corte di Appello di Venezia, in attesa della prima udienza, il contenzioso conseguente al licenziamento per giusta causa di un dirigente.

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

⁵ 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).

⁶ 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.

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 2019 l'Ente ha, in tale direzione, proseguito il percorso già avviato nel 2018 per rendere il trattamento economico del personale dipendente conforme alla sopravvenuta disciplina ed ai già citati principi generali. In particolare, l'AdSP ha precisato che *“la situazione retributiva ereditata dalla cessata Autorità portuale di Venezia ... ha necessitato di un allineamento con i principi generali che regolano il rapporto di lavoro alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni (titolo I del D.Lgs. 165/2001)”* e che nella formulazione del contratto di II livello aziendale ha inteso perseguire una politica retributiva finalizzata a valorizzare il merito, la professionalità, la valutazione delle *performance* individuali e organizzative secondo un modello di valutazione oggettivo e trasparente.

Al personale dipendente dell'AdSP è stato applicato per le annualità 2016-2018 il CCNL dei lavoratori dei porti, recepito nell'anno stesso dal Comitato portuale. Per il solo anno 2018 è stato recepito il nuovo contratto di II° livello 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. Nel 2019 non risultano aggiornamenti nella situazione retributiva.

Gli oneri da contrattazione decentrata di euro 816.285 fanno registrare un incremento del 22 per cento rispetto al 2018 (pari a euro 669.750). Sulla compatibilità finanziaria di tale spesa non sussiste un espresso parere del Collegio dei revisori dei conti; quest'ultimo, in fase istruttoria, si è limitato ad affermare che la valutazione complessiva sulla congruità degli stanziamenti di bilancio è stata fatta in occasione dell'approvazione dei documenti contabili 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”*. Nell'invitare il Collegio dei revisori a provvedere per il futuro con pareri

specifici, si richiama l'art. 40 bis comma 1 del d.lgs. 165 del 2001, nonché l'art. 20 comma 2 lettera h) del d.lgs. n. 123 del 2011 in base al quale 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 2018-2019

Tipologia emolumento	2018	2019	Incidenza %	% 19/18
Emolumenti fissi	3.496.734	3.279.603	51,50	-6,21
Emolumenti variabili	479.353	351.004	5,51	-26,78
Oneri da contrattazione decentrata	669.750	816.285	12,82	21,88
Oneri da rinnovi contrattuali	21.484	0	0,00	-100,00
Emolumenti Segretario generale	207.386	212.109	3,33	2,28
Indennità e rimborso spese missioni in Italia	37.402	34.084	0,54	-8,87
Indennità e rimborso spese missioni estero	23.955	31.478	0,49	31,40
Altri oneri per il personale	146.498	154.997	2,43	5,80
Emolumenti altri	23.500	84.000	1,32	257,45
Spese formazione	130.278	157.457	2,47	20,86
Oneri prev.li assist.li e fiscali	1.286.456	1.247.431	19,59	-3,03
TOTALE	6.522.796	6.368.448	100,00	-2,37

Fonte: elaborazione Corte conti su dati bilancio AdSP

Gli emolumenti variabili pari a euro 351.004 sono riferibili essenzialmente a premi di produzione, conguagli al personale a tempo indeterminato, e al c.d. *“incentivo Merloni”* di cui all'art. 113 del d.lgs. n. 50 del 2016. La seguente tabella evidenzia il costo medio unitario con la precisazione che la copertura dell'organico è stata calcolata sulla base delle effettive presenze in servizio nel corso dell'anno.

Tabella 4 – Costo medio unitario personale

2018					2019			
Posizioni	Pianta organica approvata	Copertura effettiva dell'organico	Costo annuo	Costo medio unitario	Pianta organica approvata	Copertura effettiva dell'organico	Costo annuo	Costo medio unitario
DIRIGENTI	5	3	66.197,80	200.065,93	5	4	663.460,61	165.865,15
QUADRI	31	23,44	1.973.702,52	84.206,32	31	23,27	2.022.304,60	86.906,09
IMPIEGATI	55	59,88	3.142.173,37	52.471,20	55	54,61	3.239.832,38	59.326,72
Totali	91	86,32	5.716.073,68	66.217,53	91	81,88	5.925.597,59	72.369,29

Fonte: elaborazione Corte conti su dati AdSP

L'AdSP ha precisato che gli scostamenti dei dati medi sopra rappresentati rispetto a quelli di spesa complessiva rendicontata (euro 5.925.597,59 quale costo medio a fronte di una spesa pari ad euro 6.695.070) e di consistenza di personale al 31 dicembre (pari a 85 unità rispetto al dato medio di 81,88 unità) sono da ricondurre, principalmente, ai diversi criteri ai quali risponde la rilevazione di cui alla tabella n. 4, che valorizza il periodo di servizio prestato in corso d'anno da ogni singola unità di personale, con esclusione del Segretario generale.

In ordine ai recuperi delle somme stipendiali erogate in difformità del decreto-legge n. 78 del 2010, l'Ente ha riferito che il credito di euro 410.848 vantato a suo tempo nei confronti del personale dipendente è stato quasi integralmente recuperato. Residua da recuperare la somma di euro 17.977.

Nel corso dell'anno 2019 è stato avviato il recupero anche nei confronti del personale cessato prima dell'avvio dei recuperi.

Rispetto al recupero delle somme riguardanti i trattamenti economici individuali (c.d. *assegni ad personam*) riconosciuti ad alcuni dipendenti che, nel periodo 2011-2014, hanno svolto incarichi di direzione, coordinamento e/o alta professionalità e specializzazione, l'Ente dichiara di aver avviato le attività relative ai conteggi degli importi da recuperare, anche tenuto conto di quanto disposto dal D.L. 34 del 19 maggio 2020, convertito con L. 77 della 17/07/2020, art. 150 "le somme..., se assoggettate a ritenuta, sono restituite al netto della ritenuta subita e non costituiscono oneri deducibili".

Con riferimento al 2019 l'AdSP ha dichiarato che le criticità precedentemente segnalate da questa Corte in ordine alla liquidazione delle premialità antecedentemente alla validazione della relazione sulla *performance* da parte dell'OIV sono state superate e che la liquidazione

delle premialità monetarie è avvenuta a seguito della validazione da parte dell'Organismo Indipendente di valutazione (OIV).

Tabella 5 - Premi erogati all'esito della valutazione della performance

Descrizione	2018			2019			Δ 19/18
	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	
Segretario generale	1	1	30.000,00	1	1	28.770,00	-1.230,00
Dirigenti	3	3	44.683,92	4	4	63.852,00	19.168,08
Quadri	27	27	175.628,57	24	24	138.403,65	-37.224,92
Impiegati	59	59	237.048,34	56	56	217.933,04	-19.115,30
Totale	90	90	487.360,83	85	85	448.958,69	-38.402,14

Fonte: AdSP

3.6 Collaborazioni esterne

Pur non risultando imputazioni di somme sul pertinente capitolo di spesa per "consulenze e altre analoghe prestazioni professionali", in sede istruttoria è emerso che l'Ente si è avvalso di collaboratori assunti con contratti di prestazione d'opera occasionale e di collaborazione coordinata e continuativa relativamente ad attività connesse a progetti finanziati dall'Unione europea (progetti PROMARES, INTESA, REMEMBER). La spesa è stata nell'anno di complessivi euro 116 mila (47,5 mila nel 2018) a valere sul capitolo di bilancio relativo alla partecipazione a progetti europei, nazionali e regionali.

Sono stati inoltre conferiti incarichi dall'Area Affari legali concernenti per lo più perizie e consulenze per complessivi euro 398 mila.

Con riferimento ai patrocinii legali, l'AdSP nel 2019 ha fatto ricorso ad avvocati del libero foro ed ai consulenti tecnici di parte (CTP) perlopiù nelle vertenze concernenti i danni da esposizione da amianto per complessivi euro 398.744 (euro 206.333,16 nel 2018).

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 individuata dalle Linee guida n. 12 "Affidamento dei servizi legali" approvate dall'ANAC con delibera del Consiglio n. 907 del 24 ottobre 2018.

Come già anticipato, con decreto 246 del 2020 è stato infine richiesto un “Parere legale pro veritate” sul Decreto del Presidente dell’ADSP MAS n. 355 del 02.01.2020 - Poteri di rappresentanza e conferimento deleghe esecutive – CIG: Z1A2CE3496” dell’importo di euro 29.182 volto a dirimere una controversia interna tra Presidente stesso e Segretario generale in ordine al riparto delle rispettive aree di competenza. Il Collegio dei revisori, a tale proposito, ha rappresentato l’esigenza quantomeno di una previa richiesta di parere a soggetti pubblici senza oneri per l’Amministrazione. A tale riguardo, si richiamano gli orientamenti restrittivi della magistratura contabile in ordine al ricorso a consulenze esterne, con le osservazioni già sopra effettuate.

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 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 annuale⁷ sull’efficacia delle misure di prevenzione definite dal PTPC.

L’AdSP ha nominato il Responsabile della prevenzione della corruzione⁸, già Direttore della Direzione competente in materia di programmazione, finanza e monitoraggio partecipate e Presidente *pro tempore* della società APV Investimenti S.p.A., ; a tale proposito si richiamano le raccomandazioni ANAC circa l’esigenza di evitare che il RPCT sia scelto tra i dirigenti assegnati ad uffici che svolgono attività di gestione e di amministrazione o ad uffici che svolgono attività nei settori più esposti al rischio corruttivo, come l’ufficio contratti o quello preposto alla gestione del patrimonio.

L’Ente 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.

⁷ Ai sensi dell’art. 1, co. 14, l. n. 190 del 2012 e del paragrafo 3.1.1., p. 30 del Piano nazionale anticorruzione.

⁸ Nominato con decreto del Presidente dell’AdSP n. 43 del 27 novembre 2017.

Solo dal 2018 l'AdSP si è dotata di un OIV⁹, cui è affidato il compito di attestare l'assolvimento degli obblighi di pubblicare, 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 dell'AdSP n. 298 del 19 luglio 2019 è stato aggiornato il sistema di misurazione e valutazione della *performance* (SMVP), previo parere dell'OIV al fine di individuare fattori e criteri oggettivi, utili a riconoscere il corretto contributo che ogni singolo dipendente apporta attraverso la propria azione al raggiungimento delle finalità e degli obiettivi, a sua volta diversificato tra personale dirigente, quadro responsabile d'area e collaboratore. Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 309 del 27 agosto 2019 sono stati definiti gli obiettivi strategici e specifici legati al sistema di valutazione del Segretario Generale e del personale con qualifica dirigenziale.

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 conseguimento degli obiettivi.

⁹ 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 riduzione dell'emolumento accessorio al Presidente.

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Le strategie di sviluppo dell'AdSP e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati sono individuati, in coerenza con il Piano regolatore di sistema portuale (PRP), nell'ambito del Piano operativo triennale (POT)¹⁰ che raccoglie l'insieme delle attività e degli interventi per il 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 gestiti.

4.1 Piano regolatore di sistema portuale (PRP)

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 da redigersi sulla base delle Linee guida predisposte dal Mit, ora Mims, su proposta del Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Attualmente, tuttavia, sono ancora in vigore il Piano regolatore dei porti di Venezia (risalente al 1965) e quello di Chioggia (risalente al 1981) che presentano delle difformità evidenti con lo stato di fatto del territorio, soprattutto con riferimento al sopravvenire in alcune aree di insediamenti di tipo urbano¹¹. L'AdSP ha dichiarato che è in corso l'iter per l'approvazione del nuovo piano regolatore di sistema portuale e che sono in corso interlocuzioni con i comuni di Venezia, Mira e Cavallino Treporti¹² 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

¹⁰ Ai sensi dell'art. 9, c. 3, lettera a) della l. n. 84 del 1994.

¹¹ 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.

¹² 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.

individuato¹³ 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. A seguito della sottoscrizione di tutti gli Accordi propedeutici con i Comuni territorialmente interessati sarà pertanto possibile finalizzare il DPSS nella sua forma definitiva e quindi sottoporre quest'ultimo al parere dei diversi Comuni, all'intesa con il Mims e alla successiva adozione dal Comitato di Gestione; solo successivamente sarà avviata la redazione dei singoli piani regolatori portuali. Considerati i ritardi accumulati nel porre in essere un Documento di così vitale importanza si auspica una rapida definizione dell'iter procedurale che consenta di individuare compiutamente ed organicamente la pianificazione strategica del sistema portuale e, in particolare, gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano.

4.2 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 Mims, ex Mit, sono individuati, in coerenza con il PRP, nell'ambito del Piano operativo triennale (POT).

L'AdSP ha evidenziato che il POT 2018/2020, nonché i suoi successivi aggiornamenti, sono stati redatti tendendo in considerazione quanto previsto dal Piano strategico nazionale per la portualità e la logistica e che in tal senso ogni azione contenuta nel POT 2018/2020 è stata valutata in concordanza con gli obiettivi previsti nel citato PSNPL. Con delibera n. 1 del 27 febbraio 2019 è stata approvata la prima revisione annuale del POT 2018-2020 con la quale l'AdSP ha ampliato le proposte progettuali previste nel 2018 ed in vista dei prossimi bandi *Connecting Europe facility (CEF)* in programma nella seconda parte del 2019, pianificando per tale candidatura i lavori di adeguamento del canale Malamocco-Marghera ed altre sezioni di canali afferenti, per un importo complessivo di circa 26 mln (con finanziamento europeo del 20 per cento) nonché ulteriori lavori per il nuovo *Terminal container* in area *Montesyndial*.

La seconda revisione del POT 2018-2020, approvata con delibera 16 dicembre 2019, n. 8, conferma le strategie precedentemente individuate, finalizzate a promuovere la crescita e lo

¹³ 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).

sviluppo sostenibili del sistema portuale dei porti di Venezia e Chioggia in maniera coerente sia agli strumenti di indirizzo sovraordinati che alla pianificazione territoriale. In particolare, l'aggiornamento del POT prevede interventi essenziali per garantire l'ottimale accessibilità nautica e navigabilità delle aree portuali con l'individuazione dei nuovi siti di conferimento dei fanghi, l'aggiornamento del piano morfologico della laguna di Venezia nonché il consolidamento delle sponde e delle casse di colmata del canale Malamocco Marghera e del Molo Sali e il sovralzo dell'Isola delle Tresse utile al conferimento del sedime portuale. Sono previsti interventi di miglioramento dell'accessibilità ferroviaria in partenariato con Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e l'ottimizzazione dell'accessibilità stradale con il ridisegno complessivo della viabilità portuale.

Il tema, come già evidenziato nel precedente Referto, è strettamente collegato a quello più generale della salvaguardia della laguna di Venezia le cui scelte strategiche condizioneranno, inevitabilmente, quelle di sviluppo del sistema portuale.

Appare altresì essenziale addivenire alla conclusione in tempi certi dei lavori di consolidamento dei margini e di escavo dei canali portuali, in particolare Malamocco e Marghera. Al fine di superare l'attuale incertezza normativa relativa al tema dei sedimenti lagunari, della salvaguardia ambientale e sviluppo economico, appare non più rinviabile l'aggiornamento del Protocollo sperimentale "Fanghi" siglato l'8 aprile del 1993¹⁴, che avrebbe dovuto avere durata annuale, anche al fine di adeguarlo alle più recenti discipline normative comunitarie e nazionali.

4.3 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 POT.

¹⁴ Il Protocollo Fanghi del 1993 definisce le possibili destinazioni in laguna (per interventi di recupero e ricostruzione morfologica) e fuori laguna, dei materiali di dragaggio classificati in quattro classi (A, B, C e oltre C) e ancora oggi costituisce 'unico riferimento per la gestione in condizioni di sicurezza ambientale dei sedimenti. L'emanazione di importanti normative ambientali sia a livello europeo sia nazionale, nonché l'aumentata disponibilità di dati e metodi scientifici per la valutazione della qualità dei sedimenti, delineano un contesto tecnico giuridico "maturo" per la messa a punto di un procedimento scientificamente aggiornato e sostenibile sul piano metodologico ed economico che superi, per la laguna di Venezia, il Protocollo Fanghi attraverso la definizione di nuove Linee guida per la gestione dei sedimenti.

L'AdSP ha precisato, che i Piani triennali dei lavori 2019/2021 e 2020/2022, sono stati redatti tenendo in debita considerazione quanto previsto dall'art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016 e quanto stabilito ed indicato dal d.lgs. n. 14 del 2018 "Regolamento recante procedure e schemi tipo per la redazione e la pubblicazione del programma triennale dei lavori e dei relativi elenchi annuali e aggiornamenti annuali".

Tra gli interventi del Piano triennale dei lavori pubblici 2019-2021 la realizzazione di un nuovo *terminal* crociere in zona Marghera, Canale Nord, di importo complessivamente 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 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 mln.

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 concernente le procedure e gli schemi-tipo per la redazione e la pubblicazione del programma triennale dei lavori pubblici, del programma biennale per l'acquisizione di forniture e servizi e dei relativi elenchi annuali e aggiornamenti annuali; 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.

Tra gli interventi del Piano triennale dei lavori pubblici 2020-2022 sono previsti i lavori di adeguamento del 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 ritenute necessarie per la realizzazione dei lavori.

Tabella 6 - Piano triennale opere pubbliche

Tipologia risorse	Piano triennale opere			
	2018-2020	2019-2021	2020-2022	2021-2023
	(bil. prev.2018)	(bil. prev. 2019)	(bil. prev.2020)	(bil. prev.2021)
Entrate destinazione vincolata (AdP MISE 8/01/2015 e art. 729 l. 190/2014)	17.000.000	-	-	1.771.000
Entrate aventi destinazione vincolata (l. 208 del 2015)	55.000.000	-	-	
Entrate per contrazione mutui	-	-	-	
Entrate da capitali privati	-	60.000.000	-	
Trasferimento immobili (art. 19 co. 5-ter l.109/94)	-	0	0	
Stanziamiento bilancio	39.975.000	58.180.000	29.830.000	49.915.737
Totali	111.975.000	118.180.000	29.830.000	51.686.737

Fonte: Bilancio di previsione AdSP esercizi 2018-2022

Nonostante le rilevanti e consolidate criticità di contesto di cui si tratta diffusamente nel presente referto, l'AdSP non ha evidenziato l'esistenza di problemi nella realizzazione del programma di cui sopra. L'Ente 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 e che 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

Nel 2019, l'AdSP ha svolto numerose iniziative promozionali volte a favorire lo sviluppo del traffico portuale.

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

Tabella 7 - Spese sostenute per relazioni pubbliche (2018-2019)

Descrizione	2018	2019	19/18
Spese di pubblicità ex l. 67/87	28.600	25.106	-13,92
(Promozionali soggette a vincolo di spesa)	11.771	11.523	-2,15
Spese di rappresentanza	72	165	56,36
Spese promozionali e di propaganda	200.215	250.900	20,20
(no vincolo spesa per attività istituzionale)	188.444	239.377	21,28
Totale spese	228.887	276.171	17,12

Fonte: Bilancio AdSP

5.2 Attività negoziale

L'AdSP ha evidenziato che nel 2019 le procedure di acquisto sono state realizzate attraverso l'uso sistematico di numerosi strumenti di acquisto e negoziazione.

L'Autorità si è avvalsa delle procedure Consip, quali ordine di acquisto, richiesta di offerta (RdO) all'interno del sistema MEPA, nonché adesione ad accordi quadro e convenzioni. Ha inoltre fatto ricorso all'utilizzo, in ottemperanza all'art. 40, comma 2 del d.lgs. n. 50 del 2016, della piattaforma di *e-procurement* denominata SINTEL di *Aria S.p.A.* (Azienda regionale per l'innovazione e gli acquisti) per la gestione telematica delle procedure di appalto di lavori, servizi e forniture. L'Ente ha curato la iscrizione della *APV Investimenti S.p.A.*, quale organismo *in house*, nell'elenco tenuto presso ANAC, delle amministrazioni aggiudicatrici che possono operare anche mediante affidamenti a propri organismi.

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 2019:

Tabella 8 – Procedure negoziali

Tipologia procedura	Numero contratti	Totale spesa complessiva	Incidenza % singola tipologia sul totale
Affidamento diretto art. 36, comma 2 lett. a)	445	3.466.282	37,3
Procedura negoziata art. 36 comma 2 lett. b)	11	1.764.498	19,0
Procedura negoziata con un solo operatore art. 63			
Procedura aperta art.60	1	1.431.046	15,4
Ricorso agli strumenti Consip -Convenzioni	5	328.766	3,5
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione vigenti dell'Amministrazione	5	2.241.841	24,1
Altro	5	58.750	0,6
Totale 2019	472	9.291.183	

Fonte: AdSP

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 portuale¹⁵. 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 servizi.

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. L'autonomia riconosciuta alle AdSP in ordine alla individuazione dei servizi di interesse generale da erogare ha attenuato l'obbligo delle stesse di provvedere in tal senso per tutti i servizi già elencati nelle previgenti disposizioni regolamentari, salvo che non siano previsti come obbligatori da altre norme specifiche. Allo stato, perciò, l'unico servizio che le

¹⁵ 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.

Autorità sono tenute ad assicurare è 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 precisato che, anche alla luce dell'imminente scadenza di alcuni servizi, sta procedendo ad un approfondimento giuridico sul tema al fine di acquisire strumenti utili per l'individuazione di quelli che potrebbero essere considerati servizi di interesse generale presso i porti di Venezia e Chioggia, la loro gestione (limitazione del numero di prestatori / eventuale individuazione di requisiti minimi/quali forme di evidenza pubblica). Tutto ciò anche alla luce della nuova normativa nazionale e comunitaria in materia. La tabella seguente evidenzia i servizi attualmente 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 APVS S.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 molti servizi di interesse generale per l'economia portuale, questa Corte ritiene di dover richiamare, per l'acquisizione degli stessi, l'obbligo di gara o concessione ai sensi del d.lgs. n. 50 del 2016, ovvero forme di partenariato pubblico-privato con il socio privato selezionato attraverso evidenza pubblica ai sensi del d.lgs. n. 175 del 2016 ovvero l'acquisizione in 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

L'AdSP è tenuta ad 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. Le risorse necessarie per gli investimenti possono provenire, oltreché da entrate proprie dell'AdSP, anche dallo Stato, dall'Unione europea o dai privati attraverso forme di *partnership* pubblico-privato.

Nello specifico l'AdSP ha evidenziato di aver provveduto, nel corso del 2019, ad eseguire varie opere di manutenzione ordinaria e straordinaria.

In particolare, sono stati eseguiti l'escavo dell'accosto Grandi molini italiani (GMI) 2 nel canale industriale Ovest del Porto di Marghera¹⁶, del canale litoraneo Malamocco Marghera nel tratto compreso tra località Dogaletto e San Leonardo, degli accosti Fusina 1 e Fusina 2, del bacino del Tronchetto – Marittima.

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 città¹⁷, di aver provveduto alla manutenzione ordinaria delle strade e della segnaletica verticale e orizzontale, nonché alla manutenzione straordinaria della rete ferroviaria del Porto di Venezia affidata all'Esercizio raccordi ferroviari di Porto Marghera S.p.A..

¹⁶ L'intervento ricade nei lavori per la realizzazione delle opere di banchinamento della sponda Ovest Canale industriale Ovest, Area Grandi Molini e *Cereal Docks*.

¹⁷ 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.

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 tre annualità e di spazzamento strade, asporto rifiuti, manutenzione del verde, disinfestazione e derattizzazione delle aree comuni, manutenzione degli impianti di trattamento delle acque meteoriche.

Nella tabella n. 10 sono indicate le somme impegnate per gli interventi di manutenzione ordinaria per gli esercizi 2018 e 2019.

Tabella 10 - Spese manutenzione opere portuali

Descrizione	2018	2019	Δ 19/18
Prestazioni di terzi per manutenzioni, riparazioni, adattamenti diversi delle parti comuni in ambito portuale	4.061.527	4.259.549	4,9
Spese per la manutenzione ordinaria dei canali portuali ed ausili alla navigazione	847.565	951.476	12,3

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, oggetto di accordo di programma tra AdSP, comune di Venezia, regione del Veneto e MISE.

A seguito degli ulteriori ritardi verificatisi nei processi di attuazione degli interventi da realizzare, l'AdSP, con note del 3 novembre 2017 e del 6 dicembre 2017, ha chiesto al MISE la proroga al 30 giugno 2019 quale data limite di conclusione dei lavori a suo tempo stabilita (31 dicembre 2018). Il RUP ha motivato i ritardi con problematiche tecnico amministrative emerse in sede di avanzamento progettuale e con la complessità applicativa dell'intervenuta riforma del Codice dei contratti pubblici.

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 come i perduranti ritardi nell'attuazione degli interventi del programma di riqualificazione hanno reso necessaria un'ulteriore proroga da parte del MISE del suddetto termine di scadenza dell'Accordo di programma (AdP) Porto Marghera al 31 dicembre 2022¹⁸ per consentire il completamento dei 13 interventi, di cui da parte dell'AdSP 5 interventi, della

¹⁸ Ai sensi dell'Atto aggiuntivo all'Accordo di programma.

Regione Veneto 4 interventi e del Comune di Venezia 4 interventi.

L'AdSP, con decreto n. 247 del 13 maggio 2019, attuativo dell'art. 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (Legge obiettivo) e della legge n. 208 del 2015 (legge di stabilità 2016), 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 n. 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 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.*¹⁹.

Su tale tema permangono tutte le criticità già segnalate nel precedente referto, in quanto il *terminal* è stato solo parzialmente avviato nell'estate 2014, senza tuttavia ancora raggiungere piena operatività a causa dei ritardi da parte della concessionaria nel completamento degli interventi infrastrutturali previsti. Ciò ha influito sul regolare avvio della gestione affidata alla concessionaria stessa che, pur in presenza di un'accordata modifica del Piano economico finanziario (PEF) annesso alla concessione, ha determinato ritardi nel pagamento dei canoni

¹⁹ 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".

convenuti, fatto rilevato con accenti critici anche dal Collegio dei revisori dei conti dell'AdSP con verbale del 26 marzo 2020. Quest'ultimo ha, però, verificato che l'Autorità ha più volte diffidato al Società al rispetto delle obbligazioni assunte ritenendo infondate le giustificazioni addotte. In risposta alla nota istruttoria della Corte, il Collegio ha inoltre 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*". Risulta in atti che l'Autorità ha sottoscritto gli atti aggiuntivi all'accordo concessorio originario.

In particolare, il 27 luglio 2018 risulta sottoscritto tra l'AdSP MAS e *Venice ro Port Mos S.C.p.A.* un accordo di revisione del PEF *ex art. 22* del contratto di concessione del 29 ottobre 2010 come modificato con atto aggiuntivo del 2012. Il nuovo PEF prevede il riconoscimento da parte dell'AdSP di un contributo di 9 milioni, il ridimensionamento dell'investimento e degli interventi²⁰, 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) nonché il differimento dei termini di pagamento e la rateizzazione dei canoni demaniali scaduti al 31 dicembre 2018 pari a euro 3.681.194, 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.

La AdSP ha precisato che *"l'unica alternativa all'Accordo di Revisione sarebbe (stata) la risoluzione (o revoca) della convenzione e che in caso di revoca per motivi di pubblico interesse, o di recesso del concessionario per mancanza di riequilibrio l'Ente si sarebbe potuto trovare esposto al pagamento degli importi di cui all'art. 31 della Convenzione, con l'ulteriore conseguenza della sospensione dell'operatività del Terminal, connessa perdita dell'avviamento, probabile perdita dei Contributi UE, nonché della necessità di affidare con nuova gara il completamento dei lavori e l'erogazione dei relativi servizi portuali. Sempre l'Ente di sistema portuale ha evidenziato che "tale soluzione appare, al momento, dannosa per la stessa AdSPMAS, fermo restando che la modifica della Convenzione nel senso previsto dall'Accordo di*

²⁰ 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.

Revisione non esclude la possibile sostituzione soggettiva dei componenti del Concessionario, ove ciò sia necessario al fine di tutelarne la solidità economica”.

Questa Corte, anche alla luce della ulteriore proroga dei termini di consegna lavori fissati al 31 dicembre 2020 (ad es. per il completamento dei piazzali adiacenti alla Darsena Sud già previsti nel *layout* originario di progetto), proroga che in quanto tale rappresenta un rimedio di carattere eccezionale e temporaneo, conferma le proprie perplessità in ordine alla gestione negoziale delle criticità esclusivamente attraverso i suddetti atti “di proroga” con il concessionario in essere. In relazione alle garanzie fideiussorie dovute dal Concessionario ai sensi dell’art. 4 punto 8 del citato Atto Aggiuntivo n. 2, a pena di risoluzione per inadempimento e la decadenza dalla concessione demaniale ex art. 47 cod.nav., risulta che il termine per la presentazione delle stesse è già una prima volta scaduto il 30 settembre 2020. Tuttavia l’Ente ha dichiarato di aver formalizzato il 1° marzo 2021 una diffida alla società per ottenere la presentazione delle polizze entro il 31 marzo 2021 e che risultano tutt’ora mancanti le seguenti garanzie fideiussorie di importo complessivo superiore a euro 7,7 mln: a) euro 2.000.000 a garanzia del contributo pubblico AdSP MAS, scaduta il 31 dicembre 2020, euro 2.000.000 a garanzia del canone corrente, euro 1.505.884 a garanzia del piano di rateizzazione (canoni maturati dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2017), euro 90.000 a garanzia dell’attività d’impresa, euro 2.175.311 a garanzia del piano di rateizzazione dei canoni maturati al 31 dicembre 2015. Va aggiunto che il credito dell’Ente verso *Venice Ro Port Mos* rappresenta oltre il 40 per cento rispetto al totale dei crediti per canoni di concessione delle aree demaniali i cui tempi di riscossione in sede di rinegoziazione del contratto sono stati ulteriormente spostati in avanti dall’Ente portuale. In particolare, il Concessionario non ha provveduto al pagamento dei canoni di concessione relativi al 1° semestre 2021 (euro 402 mila), al biennio 2018-2020 per oltre 2,2 mln come previsto dal verbale di accordo del 27 luglio 2018 recepito nell’Atto Aggiuntivo n. 2 pur in presenza di un debito di per canoni pregressi maturati e non pagati al 2017 di 3,68 mln oggetto di un piano di rientro a partire dal 2024.

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 in quanto dopo aver ricevuto il 2 luglio 2019 il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici è in attesa di ricevere l’approvazione 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 e nel 2019 è stato approvato il

progetto esecutivo. La tabella seguente riporta gli impegni relativi agli investimenti effettuati dall'AdSP nel biennio 2018 - 2019.

Tabella 11 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali

Impegno	Descrizione	2018	2019
Cap 211.10	Acquisto, costruzione, trasformazione opere portuali-immobiliari*	29.892.811	7.710.770
Cap. 211.11	Progetto Partenariato pubblico privato - Piattaforma d'altura - legge n. 208 del 2015	55.000.000	
Cap. 211.15	Manutenzione straordinaria immobili in uso a APV	3.152	
Cap. 211.20	Escavo canali portuali e smaltimento fanghi **	5.438.205	17.462.294
Cap. 211.40	Azioni per lo sviluppo strategico del porto ***	26.096.958	
	Totale	116.431.126	25.173.064

Fonte: AdSP

* Tra questi: adeguamento e valorizzazione agli usi portuali del compendio "ex monopoli e tabacchi" al molo Sali, interventi di manutenzione strutturale ed adeguamento funzionale ponti stradali Scomenzera, Maestri del lavoro.

** In particolare: manutenzione ed escavo del canale di grande navigazione Malamocco-Marghera, Accordo quadro per escavo dei canali portuali di grande navigazione dei porti di Venezia e Chioggia per oltre 1 mln.

*** 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.

Le seguenti tabelle evidenziano il rapporto tra le fonti di finanziamento per le grandi opere infrastrutturali ed i relativi impegni per gli anni 2018 e 2019, con la precisazione che in alcuni casi gli impegni sono riferibili anche a finanziamenti di anni precedenti.

Tabella 12 - Raffronto tra finanziamenti assegnati e impegnati 2018

CONTRIBUTO IN C/CAPITALE				SPESA FINANZIATA				
FONTI	Cap.	OGGETTO CAPITOLO	Contributo assegnato	Capitolo uscita	Oggetto capitolo	Impegno	Oggetto impegno	Importo
MIT - Rifinanziamento della legge n. 295/1998 - 3a tranche	221,1	Finanziamenti dallo Stato per esecuzione di opere infrastrutturali.	128.999,99	221,2	Rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine	818/2018	Rate 2018 Mutuo contratto ai sensi del Rifinanziamento della legge 295/98 3a Tranche- Quota capitale	125.177,46
				221,2	Rimborso di finanziamenti a medio-lungo termine	819/2018	Rate 2018 Mutuo contratto ai sensi del Rifinanziamento della legge 295/98 3a Tranche- Quota interessi	3.822,53
MIT - Ripartizione F.do IVA art. 18 bis legge n. 84 del 1994 - Annualità 2017	221,1	Finanziamenti dallo Stato per esecuzione di opere infrastrutturali.	2.327.901,69	211,1	Acquisto, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari	1501/2018	Manutenzione Fabbricati demaniali 2018-2020 - anno 2018	150.000,00
				211,1	Acquisto, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari	1702571/2018	Rifacimento cabina elettrica n.18, presso il Porto Commerciale di Marghera - Venezia	2.100.000,00
				211,1	Acquisto, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari	1702654/2018	Appalto dei lavori, per l'anno 2018, di manutenzione straordinaria degli impianti ferroviari demaniali in	500.000,00
				211,1	Acquisto, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari	1702655/2018	Appalto dei lavori di "Rifacimento impianti di illuminazione nell'area di S. Andrea - S. Marta - S. Basilio"	750.000,00
MIT -Art. 1 comma Comma 995 Legge n. 2018 del 28.12.2015 - legge di stabilità 2016 - Contributo per la realizzazione della Piattaforma d'Altura davanti al Porto di Venezia	221,1	Finanziamenti dallo Stato per esecuzione di opere infrastrutturali.	55.000.000,00	211,11	Progetto PPP - piattaforma d'altura	1702916/2018	Terminal d'Altura anno 2018 - Legge di Stabilità 2016 n. 208/2015	55.000.000,00
MISE - Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest - area Montesyndial 1° stralcio - Atto aggiuntivo all'Accordo di Programma tra MISE Regione del Veneto Comune di Venezia AdSP 9 gennaio 2015	221,1	Finanziamenti dallo Stato per esecuzione di opere infrastrutturali.	17.404.509,56	211,1	Acquisto, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari	1702641/2018	Terminal container "Montesyndial" - 1° Stralcio. Approvazione progettazione definitiva ed avvio della progettazione esecutiva.	20.404.509,56
TOTALE			74.861.411,24					79.033.509,55

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).

Tabella 13 - Raffronto tra finanziamenti assegnati e impegnati annualmente 2019

CONTRIBUTO IN C/CAPITALE				SPESA FINANZIATA				
FONTI	Cap.	OGGETTO CAPITOLO	Contributo assegnato	Capitolo uscita	Oggetto capitolo	Impegno	Oggetto impegno	Importo
Accordo di programma ai sensi dell'art. 15 della Legge 241/1990 tra ADSP e CAMERA DI COMMERCIO VENEZIA ROVIGO	224,1	Contributi Enti	80.000,00	212,5	Acquisto beni immateriali (progetti, brevetti, ecc)	463/2019	Elaborazione di studio-analisi "Osservatorio sull' impatto economico del Porto di Venezia	48.190,00
				212,5	Acquisto beni immateriali (progetti, brevetti, ecc)	4004/2019	Affidamento del servizio di elaborazione di studio-analisi "Osservatorio sull' impatto sociale del Porto di Venezia	48.190,00
Commissione Europea INEA Contributo Progetto CEF"Veneto Region coordinated initiative enhancing core intermodal nodes- Veneto Intermodal"	224,1	Contributi Enti	255.000,00	211,1	Acquisto, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari	7048/2019	Affidamento del servizio di progettazione definitiva, esecutiva e coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione con riserva di estensione della direzione lavori e coordinamento per la sicurezza in fase di esecuzione, per la realizzazione di un nuovo ponte ferroviario atto al completamento del sistema ferroviario portuale.	510.000,00
TOTALE			335.000,00					606.380,00

Fonte: AdSP

L'indicazione della spesa per l'avanzamento delle opere infrastrutturali, con riferimento ai pagamenti effettuati, è riportata nella tabella che segue.

Tabella 14 - Spesa avanzamento opere infrastrutturali (dettaglio pagamenti)

Spesa per opere infrastrutturali (cat. 2.2.1)	2018		2019	
	Competenza	Residui	Competenza	Residui
Acquisto, costruzione, trasformazione opere portuali-immobiliari	693.843	7.703.998	402.906	6.313.071
Progetto Partenariato pubblico privato - Piattaforma d'altura	0	2.112.957	0	332.590
Escavo canali portuali e smaltimento fanghi	666.818	3.945.042	522.280	6.376.873
Azioni per lo sviluppo strategico del porto (studi, progettazione, investimenti, ricerche, logistica)	2.000.000	3.291.725	0	17.288.606
B) Totale spesa opere infrastrutturali	3.360.661	17.053.722	925.186	30.311.140
C) Totale spesa in c/capitale	18.232.929	17.539.398	10.772.279	30.507.732
Rapporto B/C	18,43%	97,23%	8,59%	99,36%

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

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

L'articolo 6, c. 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.

Le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese portuali autorizzate dall'AdSP (ex artt. 16 e 18 l. n. 84 del 1994). 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, individuate per l'AdSP MAS con regolamento approvato il 30 novembre 2018.

Con ordinanza del Presidente dell'AdSP n. 25 del 17 dicembre 2018 sono stati disciplinati le modalità di selezione e delle imprese portuali non concessionarie per il biennio 2019-2020 che intendono esercitare operazioni portuali per conto terzi di imbarco, sbarco e movimentazione in genere delle merci.

Con l'ordinanza del Presidente dell'AdSP n. 34 del 2019 è stato determinato il numero massimo di imprese portuali non concessionarie di sbarco/imbarco e movimentazione, per conto terzi, per l'anno 2020.

La procedura prevista per la individuazione dell'impresa da autorizzare continua ad essere ad istanza di parte piuttosto che mediante procedura competitiva su iniziativa dell'Ente portuale. Si rinnova anche relativamente al 2019 l'auspicio di rivedere tale modalità di affidamento.

Al 31 dicembre 2019 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;
- 2 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 MOSE²¹, 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;
- 3 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.

A queste vanno aggiunte le 6 imprese operanti presso il Porto di Chioggia.

Per completezza di informazione si aggiunge che per il 2020 il numero di società potenzialmente autorizzabili all'esercizio dei sopra richiamati servizi nell'AdSP è complessivamente di 33 (26 a Venezia e 7 a Chioggia).

Le autorizzazioni in scadenza sono state prorogate fino al 31 dicembre 2021, in applicazione delle disposizioni straordinarie relative all'emergenza Covid precedentemente illustrate (art.

²¹ 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.

199, comma 3 lett) b) del d.l. 19 maggio 2020, n. 34 decreto rilancio convertito dalla legge n. 77 del 2020).

L'AdSP ha riferito di aver verificato²² la coerenza e lo stato operativo del programma degli investimenti e di sviluppo dei *terminal*²³ con le linee di indirizzo contenute nel POT nonché di aver effettuato l'analisi della 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. Nel 2019 il Consorzio Venezia Nuova, soggetto autorizzato ai sensi dell'art. 16 fino al 2018, ha presentato istanza per la concessione demaniale per finalità legate alla manutenzione del MOSE.

5.6 Lavoro portuale temporaneo

Per quanto riguarda il porto di Venezia l'affidamento all'impresa individuata con gara pubblica per il quadriennio 2012-2016 è stato prorogato per ulteriori quattro anni dal 1° maggio 2016 al 30 aprile 2020²⁴. Usufruendo delle autorizzazioni contenute nel c.d. d.l. *Rilancio* il contratto è stato ulteriormente prorogato per il tempo necessario all'indizione - successivamente al superamento dello stato di emergenza sanitaria - e conclusione della procedura necessaria per l'individuazione di un nuovo contraente. Di fatto ad oggi la durata dell'autorizzazione risulta *ex lege* prorogata al 30 aprile 2022. Non sono state segnalate dal Collegio dei revisori dei conti violazioni nell'affidamento e nello svolgimento dell'attività espletata nel periodo esaminato.

Va sottolineato comunque come la situazione finanziaria al 31 dicembre 2019 della Società di lavoro interinale operante presso il Porto di Venezia mostri per il quarto triennio una perdita. Con particolare riferimento agli ultimi anni, la perdita è stata di euro 314 mila nel 2019, euro 66 mila nel 2018, euro 232.158,17 nel 2017 e euro 105.218 nel 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 versa ormai da anni in una situazione

²² 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.

²³ 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 (VIP). 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).

²⁴ Ordinanza del Presidente dell'AdSP n. 421 del 29 aprile 2016.

di profonda crisi occupazionale legata alla flessione dei traffici ed opera in regime di proroga fino al 31 dicembre 2020 rispetto all'autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria di Porto di Chioggia con decorrenza dall'8 febbraio 2011.

La situazione è quindi complessivamente critica e risente anche della mancata piena unificazione delle due gestioni portuali. Per quanto sopra si rende necessaria, pur nell'attuale difficile situazione pandemica che ha prorogato le autorizzazioni in essere, 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.

6. TRAFFICO PORTUALE

Nel corso del 2019 i traffici hanno mostrato un calo di circa il 4,7 per cento rispetto al 2018 raggiungendo complessivamente 26,2 milioni di tonnellate (-1,3 milioni di tonnellate circa). Questo risultato negativo si deve alla negativa *performance* del porto di Venezia che vede decrescere i propri traffici (-5,9 per cento) contrariamente a quanto accade nel porto di Chioggia dove gli scambi risultano in crescita rispetto all'anno precedente (+28,9 per cento). Il porto di Venezia nel 2019 ha fatto registrare volumi totali di circa 24,9 milioni di tonnellate, in diminuzione rispetto all'anno precedente (-1,6 milioni di tonnellate, -5,9 per cento). Per tutti i settori i dati indicano tassi di crescita negativi: commerciale -2,9 per cento, industriale -23,3 per cento e petrolifero -2,6 per cento. La composizione complessiva dei traffici per settore rimane in linea con quella del 2018, il traffico commerciale continua a prevalere sugli altri. Nel 2019, la composizione dei traffici risulta: 56,5 per cento commerciale (54,7 per cento nel 2018), 12,4 per cento (15,2 per cento nel 2018) industriale, 31,1 per cento petrolifero (30 per cento nel 2018). Il settore delle rinfuse liquide ha complessivamente fatto registrare una flessione pari al 3,6 per cento, con una diminuzione di circa 345mila tonnellate, imputabili soprattutto ai traffici di prodotti raffinati (- 3,0 per cento pari a -240.000 tonnellate circa) e ai prodotti chimici (-10,3 per cento pari a circa -135.000 tonnellate circa). In crescita le altre rinfuse liquide (+10,2 per cento pari a circa +30.000 tonnellate). Il settore delle rinfuse solide, che comprende i traffici dei prodotti del settore agroalimentare, energetico, minerario, siderurgico e dell'edilizia, vede calare i propri volumi di traffico rispetto al 2018, con una diminuzione di circa 1,2 milioni di tonnellate, pari ad un -16,2 per cento. L'analisi dei traffici dei diversi settori merceologici evidenzia decrementi in quasi tutti i comparti. Il maggior responsabile del risultato negativo è il carbone che vede diminuire i propri volumi del 34,1 per cento pari a circa -720.000 tonnellate. Il settore agroalimentare registra un calo del 27,6 per cento, con circa 320.000 tonnellate movimentate in meno, i prodotti metallurgici diminuiscono del 14,8 per cento (-275.000 tonnellate circa), i minerali perdono l'11,9 per cento (-50.000 tonnellate circa). Al contrario le altre rinfuse aumentano del 43,5 per cento (+160.000 tonnellate circa). In linea con i risultati del 2018 i prodotti chimici.

Tabella 15 - Traffico di merci e passeggeri - Venezia

	2017			2018			2019		
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE
TOTAL TONNAGE	19.680.836	5.453.788	25.134.624	20.726.041	5.774.187	26.500.228	19.553.875	5.434.035	24.987.910
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
Gaseous, 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	6.117.976	135.712	6.253.688
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	1.425.857	5.536	1.431.393
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	1.606.236	3.299	1.609.535
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			3.365
Gross Tonnage			75.936.262			81.786.912			78.134.646
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 16 - Traffico di merci e passeggeri - Chioggia

CHIOGGIA									
	2017			2018			2019		
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	IN	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
Gaseous, 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 di competenza dell'AdSP MAS, comprende gli ambiti già in giurisdizione all'Autorità portuale di Venezia di cui al d.m. 6 aprile 1994, nonché quelli del porto di Chioggia già gestiti dalla locale Capitaneria di porto e dall'Azienda Speciale per il Porto di Chioggia "ASPo" della Camera di commercio di Venezia e Rovigo.

Il permanere in capo a tale Azienda speciale oltre che delle attività di gestione portuale anche dei beni funzionali a tali attività ancora ad essa intestati e in gestione rappresenta un'anomalia, già esistente prima della nascita della AdSP e che di fatto osta alla completa unificazione della gestione del demanio sotto la competenza della AdSP stessa. A.S.Po, infatti, continua a svolgere funzioni rientranti più propriamente nella sfera di competenza dell'AdSP²⁵.

Gli ambiti territoriali 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, collega direttamente al centro storico di Venezia. Rientrano in tali beni 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, 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 e di aver 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.

²⁵ . In particolare, ASPo realizza e gestisce le infrastrutture del comprensorio portuale di Chioggia, tanto di pertinenza del Demanio che private, eroga servizi di interesse generale, coordina le attività portuali, amministra beni patrimoniali, ecc.

A detta dell'AdSP i problemi e conseguenti ritardi nell'effettivo subentro di AdSP MAS nella gestione del porto di Chioggia sono riconducibili alla carente disciplina delle procedure nella legge di riforma che ha stabilito le integrazioni tra porti nazionali gestiti dalle preesistenti Autorità Portuali ma non le procedure di integrazione tra l'AdSP ed un porto locale gestito da altri soggetti (Capitaneria di Porto per l'area Chioggia "Saloni" e Camera di Commercio - A.S.Po. per l'area Chioggia Val da Rio) con aree e beni sovra eretti intestati alla Camera di commercio (CCIAA) di Venezia Rovigo e ad ASPO e non al Demanio marittimo dello Stato.

È stato riferito in sede istruttoria dell'esistenza di un processo di riallineamento delle competenze tra AdSP e Camera di commercio attraverso il quale è già stato perfezionato il trasferimento dalla Capitaneria di Porto all'AdSP della disponibilità gestionale delle aree demaniali portuali ubicate nel porto cd. 'Isola Saloni'; resta ancora da definire l'iter amministrativo per il trasferimento all'AdSP della disponibilità gestionale delle aree portuali ubicate nell'ambito portuale denominato "Val da Rio" in gestione ad A.S.Po. Nel corso del 2019 è stata avviata la delimitazione tramite istruttoria tecnica della sezione portuale. L'Ente ha dichiarato che il procedimento è stato recentemente portato a conclusione e che il passaggio delle aree ricadenti in tale ambito, ivi comprese alcune aree di sedime private, è in fase di formalizzazione. Il permanere di tale situazione amministrativo/gestionale non ha consentito all'AdSP la conduzione diretta del patrimonio immobiliare (fabbricati) di C.C.I.A.A. e per tal ragione la stessa non ha potuto rilasciare concessioni demaniali. Per cercare di superare tale criticità, AdSP si è avvalsa sin qui della collaborazione di A.S.P.o. che continuerà, quindi, a gestire i rapporti locatizi in essere sino all'incameramento al demanio dei suddetti beni. Sotto l'aspetto amministrativo nel corso del 2019 è stato redatto un tariffario unico per la gestione dei servizi valido sia per il compendio di Venezia che del nuovo compendio di Chioggia, che considera la necessaria parametrizzazione da applicarsi alle tariffe vigenti tenuto conto del diverso livello di infrastrutturazione del Porto di Chioggia e del percorso di sviluppo intrapreso con il passaggio di competenze.

Inoltre, con decreto n. 238 del 26 febbraio 2019 è stato adottato il nuovo "Regolamento concessioni demaniali marittime", che dà assetto e coerenza alla disciplina dei procedimenti di rilascio delle concessioni demaniali.

Il demanio portuale è gestito dall'AdSP attraverso l'affidamento di concessioni afferenti singole aree e banchine in osservanza di quanto previsto dal richiamato Regolamento. Più in

dettaglio, con riferimento alla durata, sono state tipizzate dall'AdSP tre tipologie di concessione: concessioni di durata superiore a quattro anni, 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 pubblici²⁶, 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 37 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 l'art. 4 del decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56, di modifica del d.lgs. n. 50 del 2016 il quale 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”*²⁷.

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”*.

In considerazione delle ingenti risorse coinvolte e delle strategiche attività da realizzare, appare necessario porre in essere azioni concrete volte ad assicurare maggiore trasparenza e concorrenzialità nelle scelte dei concessionari, requisiti che dalla situazione in essere non

²⁶ V. il Parere del Consiglio di Stato, Sezione speciale in sede consultiva n. 1505 del 27 giugno 2016.

²⁷ Consiglio di Stato, Commissione speciale, Parere n. 1241 del 10 maggio 2018.

appaiono così evidenti.

Tali principi consolidati trovano conferma nella recente sentenza del Consiglio di Stato n.1416 del 2021 nella quale viene, tra l'altro, ribadito il principio per cui in materia di concessioni demaniali marittime *“il mancato ricorso a procedure di selezione aperta, pubblica e trasparente tra gli operatori economici interessati, determina un ostacolo all'ingresso di nuovi soggetti nel mercato”*.

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 Traghetto ro-pax da/per la Grecia.

Tabella 17 - Elenco titolari concessione - art. 18 con indicazione modalità affidamento - Venezia

1. Imprese portuali conto proprio / terzi in zona commerciale							
Nr.	Ragione Sociale	Descrizione	Scadenza	durata (anni)	Pubblicazione	Tipologia evidenza pubblica	Presenza di istanze concorrenti
1	TERMINAL RINFUSE VENEZIA S.r.l.	Atto formale n. 29545 di Rep. in data 19/01/1999, licenza di subingresso n.30924 di rep in data 27.11.2001 ed ulteriore atto suppletivo in corso di perfezionamento.	2023	25	Si	Inserzione annunci legali prov. Venezia - Albo pretorio	No
2	Terminal intermodale VE S.p.A.	Atto suppl.n.Rep.35287 in data 04/08/2017 all'atto pluriennale Rep. n. 30038 di Rep. Del 23/02/2000	2023	25	Si	Inserzione annunci legali Provincia di Venezia e albo pretorio Comune	No
3	VECON S.p.A.	atto formale n. 28949 di rep in data 30.09.1997 e licenza suppletiva 33681 di rep in data 19.05.2010 - in corso di perfezionamento licenza suppletiva	2022	25	Si	Inserzione annunci legali Provincia di Venezia e albo pretorio Comune	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	Si	Inserzione annunci legali Provincia di Venezia e albo pretorio del Comune di Venezia e sul sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
6	ARCELORMITTAL S.p.A.	Licenza di subingresso n. 35608 del 25/11/2019 nella licenza di concessione rilasciata ad ILVA S.p.A. n.35410 di Rep. in data 11.06.2018. In vigore dal 1 novembre 2018.	2019	15	Si	Esclusa dalla pubblicazione perché nata da accordi governativi subentro di Arcelormittal su Ilva art. 46 co. 4- sexies DL 347/2003	
2. Imprese portuali conto proprio / terzi in zona industriale							
1	TERMINAL INTERMODALE ADRIATICO S.p.A.	Atto di subingresso n. 35665 del 06/08/2020 all'atto 29967 di rep in data 22.09.1999	2023	25	Si	Inserzione annunci legali Provincia di Venezia e albo pretorio del Comune di Venezia e sul sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	
2	TRANSPED S.r.l.	Atto pluriennale n. 35382 in data 09.03.2018	2035	17	Si	Albo pretorio Comune Venezia - sito Istituzionale sez Bandi e Gare"	No
3	VERO. PORT MOS*	ATTO 1446 DI REP IN DATA 29.10.2010 E ATTO AGGIUNTIVO 1563/2012	2052 (2062)	40	Si	Inserzione su G.U.C.E.	No
4	Consorzio Venezia Nuova	Concessione infraquadriennale	2018		Si	Sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
3. Imprese industriali autorizzate già in autonomia funzionale							
1	Alcoa trasformazioni S.r.l.	Concessione infraquadriennale in corso di perfezionamento			Si	Sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
2	Cereal Docks Marghera	Concessione infraquadriennale in corso di perfezionamento			Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
3	Colacem S.p.A	Concessione infraquadriennale in corso di perfezionamento			Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
4	ENEL PRODUZIONE	Concessione infraquadriennale in corso di perfezionamento			Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
6	Grandi molini italiani S.p.A.	Concessione infraquadriennale in corso di perfezionamento			Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
7	Idromacchine	Concessione infraquadriennale in corso di perfezionamento (atto suppletivo)	2027	12	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
8	PILKINGTON S.p.A	Atto plurienn. Rep.35386 del 04.04.2018	2024	7	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
9	SIMAR	Concessione infraquadriennale			Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
4. Depositi Costieri							
1	VERSALIS	Concessione infraquadriennale in corso di perfezionamento			Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
2	PETROVEN S.p.A.	Concessione infraquadriennale Rep. n. 34913 del 24/07/2015			Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
3	RAFFINERIA ENI S.p.A.	Atto plurienn. Rep. n.35024 30/10/2015	2034	20	Si	Inserzione annunci legali albo pretorio del Comune	No
4	EDISON S.p.A.	Atto pluriennale in corso di rilascio			Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
5	DECAL S.p.A.	Atto pluriennale in corso di rilascio	2029	15	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
6	S.MARCO PETROLI S.p.A.	Concessione infraquadriennale Rep. 35454 del 04/10/2018			Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
7	Veneziana Bunkeraggi S.r.l.	Atto plurienn Rep. 35112 del 16.06.2016	2027	15	Si	Inserzione annunci legali albo pretorio del Comune	No
8	IES S.p.A.	Concessione infraquadriennale Rep.35271 del 19/07/2017			Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
9	Sapio produzione idrogeno ossigeno S.r.l.	Atto pluriennale Rep. n. 35671 del 28/09/2020	2024	6	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.

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

Elenco titolari concessione - art. 18 con indicazione modalità affidamento concessione Chioggia											
1. Imprese portuali conto proprio / terzi in zona commerciale											
Nr.	Ragione Sociale	Descrizione	Scadenza	durata (anni)	in vigore 2016	In vigore 2017	In vigore 2018	In vigore 2019	Pubblicazione	Tipologia evidenza pubblica	Presenza di istanze concorrenti
1	K-LOGISTICA S.R.L.	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio 2018-2021					X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
2	IMPREPORT SOC. COOP.	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio 2018-2021					X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
3	SORI.MA S.R.L.	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio 2018-2021					X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No
4	HOLCIM S.P.A.	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio 2018-2021					X	X	Si	sito Istituzionale sezione "Bandi e Gare"	No

Fonte: AdSP

Nella tabella seguente sono riassunte, per gli esercizi 2018 e 2019, 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.

Tabella 19 - 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
2018	23.245.135	50.066.620	46,43	17.693.605	76,12
2019	24.155.203	50.074.652	48,24	18.155.996	75,16

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

Nel periodo in esame gli accertamenti per canoni da concessioni demaniali risultano in lieve aumento, attestandosi a euro 24,15 mln nel 2019 a fronte di euro 23,24 mln nel 2018.

La crescita interessa anche le riscossioni. Rispetto al totale delle entrate correnti i canoni demaniali rappresentano nel triennio una quota delle entrate che nel 2019 è pari al 42 per cento, tra le più elevate che si riscontrano nelle AdSP²⁸, e che risultano la principale voce di entrata di parte corrente dell'Ente precedendo le tasse di ancoraggio pari a euro 7.354.112 e le tasse sulle merci euro 15.635.682, proventi per autorizzazioni di impresa pari ad euro 1.119.364.

²⁸ Mit Relazione annuale sulle Autorità portuali 2018/2019.

8. PARTECIPAZIONI

L'AdSP con decreto n. 350 del 24 dicembre 2019²⁹ 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.

Già in sede di revisione straordinaria il 29 novembre 2017 era stata stabilita la necessità di razionalizzazione e riassetto della partecipata totalitaria *APV Investimenti S.p.A.* Tali interventi, perfezionatisi nel 2018, contemplavano da un lato la cessione della quota di *APV Investimenti S.p.A.* nella società autostrade *Serenissima*, dall'altro la cessione del ramo d'azienda immobiliare da *APV Investimenti S.p.A.* a *Venice Newport Container & logistic S.p.A.*, società totalmente partecipata dall'AdSP. 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 da parte dell'Ente.

Si prende atto che AdSP ha adottato il Regolamento per l'esercizio del "controllo analogo" delle proprie società *in house*.

Come sopra accennato, la Camera di Commercio di Venezia-Rovigo e l'AdSP, con accordo di programma del 28 febbraio 2019, hanno definito le modalità di trasferimento del patrimonio immobiliare, ancora in capo alla Camera di commercio, all'Ente portuale. Nell'ambito di tale accordo, in particolare, la Camera di Commercio ha consentito all'AdSP di avvalersi della propria Azienda speciale - ASPo al fine di garantire la continuità della gestione tecnico-amministrativa del patrimonio immobiliare trasferito e delle residue attività di servizio alle imprese insediate previo pagamento di un corrispettivo di euro 360.000 l'anno. Il celere superamento del dualismo amministrativo/gestionale tra l'AdSP e l'Azienda camerale si rende particolarmente necessario per l'efficace esercizio delle funzioni stabilite dall'art. 14 della l. n. 84 del 1994 con particolare riferimento alla gestione dell'area di Val da Rio dove insistono depositi doganali ed un'ex discarica da recuperare e riqualificare.

Trattasi di un processo di armonizzazione da presidiare con molta attenzione al fine di salvaguardare il patrimonio dell'AdSP, considerato che ASPo ha chiuso il bilancio 2018 con un disavanzo economico di euro 51.153, il bilancio 2019 con una perdita di euro 6.715.296 e il

²⁹ 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.

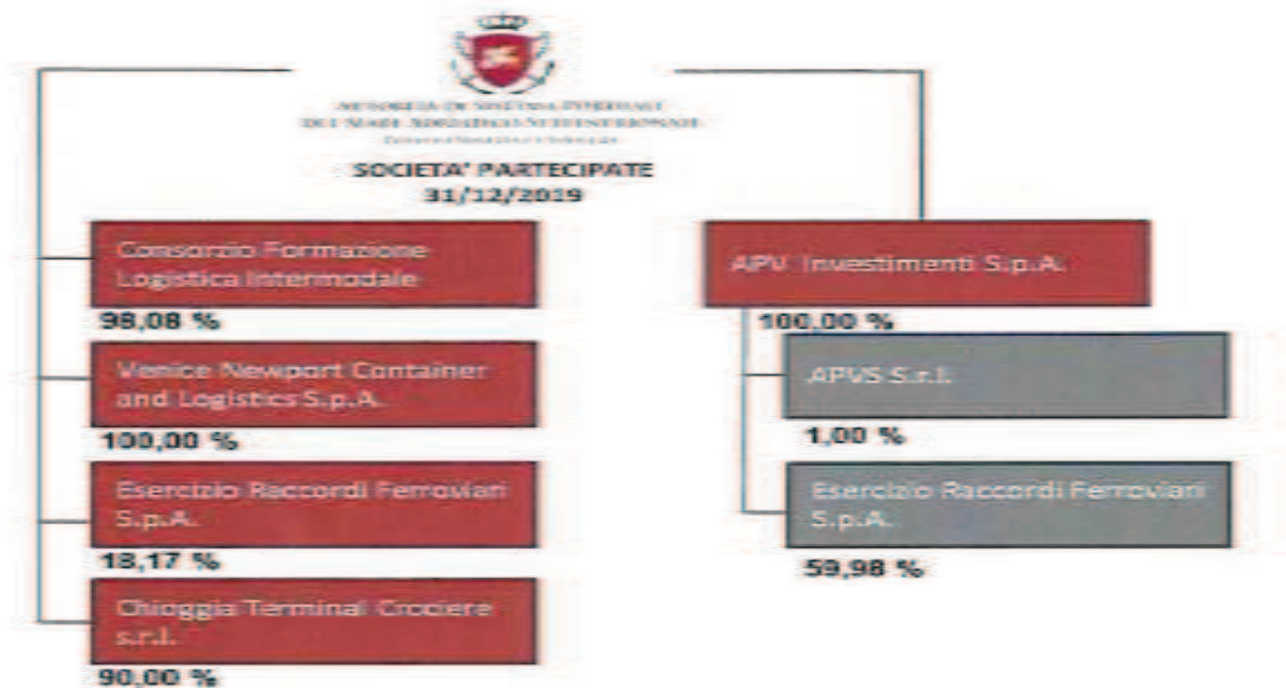
valore del patrimonio è iscritto per un importo negativo a causa del richiamato rilevante disavanzo d'esercizio 2019, quest'ultimo determinato per la quasi totalità dall'accantonamento a fondo rischi per euro 6.664.260 per contenziosi in essere.

Ugualmente da presidiare con attenzione è il subentro dell'AdSP nella gestione del Porto di Chioggia, con riguardo all'attività crocieristica gestita, nel porto clodiense, dalla società *Chioggia Terminal Crociere C.T.C. s.r.l.*, costituita il 5 maggio 2014 tra CCIAA e *Società Servizi territoriali Spa*. Il 21 giugno 2019 è stato sottoscritto tra l'AdSP e CCIAA un accordo di programma ex art. 15 della l. 241 del 1990, successivamente rinnovato con atto notarile del 5 luglio 2020, avente ad oggetto il subentro di AdSP nelle quote detenute dalla CCIAA in *Chioggia Terminal Crociere Srl* (90 per cento) tramite la ASPo. La *CTC srl*, che ha un numero di amministratori superiori al numero dei dipendenti, ha chiuso il bilancio 2019 con una perdita di 77.728 con un valore della produzione di euro 35.096 nel 2019 e ricavi minimi (euro 1.535). Nel 2019 l'AdSP ha erogato un finanziamento di euro 130.000 per dotare la Società delle risorse finanziarie utili a garantire l'operatività del *terminal* e la manutenzione dei beni demaniali in concessione previa definizione di un piano industriale di rilancio in vista di una sua futura dismissione e rimpiego ai sensi dell'art. 6 comma 4 lett. c) della legge 84 del 1994³⁰.

Di seguito si fornisce la situazione complessiva dell'*asset* societario al 31 dicembre 2019 all'esito dell'adozione delle misure di razionalizzazione e sintetiche informazioni sulle singole società partecipate dall'Autorità.

³⁰ L'AdSP è, infatti, chiamata ai sensi dell'art. 6 della legge n. 84 del 1994 a svolgere i compiti di affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale;

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.

Considerato che la maggior parte delle attività svolte dalla Società sono attività reperibili sul mercato anche a condizioni concorrenziali valuterà l'AdSP la convenienza nel tempo di mantenere i suddetti servizi con l'utilizzo della propria società "in house". Vale la pena di richiamare a tal proposito il Consiglio di Stato, Sez. V, n. 681 del 27 gennaio 2020, il quale 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 dall'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 2019 evidenzia un utile di euro 641.930 (953.677 nel 2018), il valore della produzione è in diminuzione passando da euro 4.245.747 del 2018 a 3.619.438 compensato dalla diminuzione dei costi di produzione che passano da euro 2.969.266 del 2018 a euro 2.726.404 nel 2019. Il Patrimonio netto si attesta nel 2019 a 10.312.817 (9.670.886 nel 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). In sede di revisione straordinaria delle partecipazioni, la AdSP ha ritenuto il mantenimento della Vncl strategico ai fini della "valorizzazione immobiliare",. *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.

Anche nel 2019 lo stato del progetto del *terminal on-shore* non consente 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 2019 evidenzia un utile di euro 7.861 (euro 34.661 nel 2018), il valore della produzione è in lieve aumento passando da euro 3.251.055 del 2018 a 3.659.524 del 2019. I costi della produzione sono in aumento e passano da euro 3.129.259 del 2018 a 3.728.577 nel 2019. Il Patrimonio netto passa da euro 112.883.632 del 2018 a euro 112.891.493 nel 2019.

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

La società svolge un'attività funzionale a quella dell'Ente, volta a 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 oltre ad essere unico socio di *APV Investimenti SPA* che al 31 dicembre 2018 ne deteneva il 52,69 per cento. 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 2019 il bilancio si è chiuso con un utile di euro 9.740 (63.973 nel 2018), il valore della produzione pari a euro 4,323,333 si è attestato sui livelli dell'esercizio 2018 (euro 4.757.138).

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 2016³¹. 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 Venezia investimenti S.r.l.³² 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 2019 con un utile di euro 2.251.530 (euro 2.256.309 nel 2018). Non risulta pubblicato nell'area amministrazione trasparente il bilancio relativo all'esercizio 2019.

8.5 Chioggia terminal crociere s.r.l.

Il 5 luglio 2019 è stato formalizzato il subentro a titolo gratuito dell'AdSP nella proprietà delle quote detenute dalla Camera di Commercio di Venezia e Rovigo nella società *Chioggia terminal crociere (CTC srl)*. L'AdSP non ha provveduto ad adottare e trasmettere a questa Corte la previa delibera di motivazione analitica in linea con le previsioni del d.lgs. n. 175 del 2016 con la motivazione che *"nel momento in cui attribuisce all'AdSP la gestione del porto di Chioggia, stabilisce indirettamente anche il suo subentro in sostituzione dei soggetti fino ad allora gestori (compresa dunque la CCIAA nella sua qualità di socio di maggioranza di CTC srl)"*. L'AdSP ha inoltre dichiarato che tale subentro ha natura transitoria in quanto finalizzato esclusivamente ad una riorganizzazione delle attività sociali di *CTC* che sia coerente e compatibile con i compiti istituzionali propri dell'AdSP, ciò anche in vista di una prossima privatizzazione dell'attività, anche tramite cessione delle quote sociali ora di proprietà di AdSP. Le motivazioni addotte a sostegno del mancato rispetto degli obblighi di legge non appaiono condivisibili. Va

³¹ 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.

³² Sempre nel luglio 2016 è stata ceduta una quota rappresentativa del 48,00 per cento del capitale di *APVS S.r.l.* ad un controllore 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.*).

richiamato inoltre l'art. 6 della legge n. 84 del 1994³³ il quale ha sancito la netta separazione tra le funzioni di regolazione e promozione dell'attività di impresa in ambito portuale riservate all'AdSP e la gestione dei servizi portuali, riservata invece a soggetti imprenditoriali distinti e separati.

8.6 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.*³⁴ l'attuale assetto della Società è composto da *APVS S.r.l.* con una quota del 53 per cento, dalla Camera di Commercio di Venezia con una quota del 2,64 per cento, dalla *Finpax S.r.l.*³⁵ con una quota del 22,18 per cento e dalla *SAVE* con una quota del 22,18 per cento.

³³ L'art. 6 comma 11 della legge n. 84 del 1994 stabilisce che "Le Autorità di sistema portuale non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse. Con le modalità e le procedure di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, l'Autorità di sistema portuale può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche. Essa può inoltre, assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214."

³⁴ 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.*.

³⁵ 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.

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, finalizzando alle stesse 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.

8.7 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 comunitari³⁶, dell’AdSP e di privati. È socio fondatore 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

³⁶ 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.

Genova. Nel 2018 e nel 2019 ha sviluppato vari *software* tra i quali prodotti virtuali per l'orientamento e la formazione, nonché il portale www.lavorareinporto.it. Nel 2019 il Consorzio ha chiuso con un risultato positivo per euro 1.348.

9. CONTENZIOSO

Nel corso dell'anno 2019 sono stati gestiti numerosi contenziosi aventi significativi impatti sul bilancio dell'Ente.

Fra questi particolare rilevanza hanno quelli per risarcimento danni da patologie conseguenti ad esposizione ad amianto. La tematica è ricorrente, tanto che negli ultimi dieci anni l'AdSP MAS ha versato circa 20 milioni di euro a titolo risarcitorio per tali danni. In particolare, nel 2019 l'Ente ha risarcito euro 2.611.000 e sono circa sessanta le cause ancora pendenti nei vari gradi di giudizio. Va aggiunto che il 2019 ha visto azioni di rivalsa dell'INAIL nei confronti dell'Ente, in particolare n. 16 richieste/diffide prodromiche ad altrettanti contenziosi, che si sono concluse con una conciliazione giudiziale in data 15 luglio 2020 per euro 1.445.253 a fronte di una richiesta dell'INAIL complessiva di circa euro 4.250.000.

Inoltre, in tema di procedure ad evidenza pubblica, va citato il ricorso avanti il Tar del Veneto proposto da un raggruppamento temporaneo di impresa che chiedeva il risarcimento dei danni avverso il diniego di aggiudicazione dell'appalto del valore di euro 3.750.000,00 per il servizio di vigilanza e di *security* nelle aree portuali di Venezia e Porto Marghera.

Con riferimento ai contenziosi "attivi", è ancora pendente in secondo grado un ricorso amministrativo avviato dall'Ente contro il MIT per la corresponsione di un importo pari a euro 1.639.155,53 vantato a titolo di contributo per la manutenzione ordinaria di opere portuali.

In materia di responsabilità civile, non è ancora giunto a definizione il contenzioso intentato dall'AdSP per ottenere il risarcimento di euro 2.225.746,36 a carico dell'appaltatore dei lavori relativi alla banchina "Berica" a seguito dei quali si è poi verificato un cedimento.

Per quanto riguarda l'esposizione in bilancio dei rischi legati a contenziosi, in particolare quelli rilevanti riferiti a condanne per esposizione ad amianto, si evidenzia come, anche per il 2019, nonostante i rilievi formulati da questa Corte nel precedente referto, gli stessi siano stati esposti solo nel bilancio di previsione finanziario in specifico capitolo 126.10 "Spese per liti, arbitrati, risarcimenti e accessori" con una previsione iniziale di spesa di euro 2.200.000. La stima è stata adeguata con variazioni di bilancio in corso d'anno, aumentando lo stanziamento del capitolo di euro 1.500.000. A fine esercizio, a fronte di uno stanziamento assestato di euro 3.700.000 sono stati impegnati euro 3.656.471.

Nulla figura nei prospetti di stato patrimoniale e conto economico a titolo di fondo rischi mentre l'Ente dichiara di aver provveduto ad un accantonamento a Fondo oneri nel passivo dello Stato Patrimoniale. Si rileva che tale fondo accoglie per sua natura spese differenti.

In sede istruttoria l'AdSP ha dichiarato, come per il precedente esercizio, che tale modalità può ritenersi alternativa, anche rispetto a fattori di prudenza amministrativo-contabile, rispetto alla iscrizione in bilancio di un fondo rischi.

Peraltro, lo stesso MIT, nel dar seguito a quanto già evidenziato da questa Corte in occasione di precedenti referti, ha confermato che le AdSP, per fronteggiare eventuali soccombenze e tenuto conto dello stato del contenzioso, sono tenute prudenzialmente a vincolare adeguate risorse a titolo di fondo rischi ed oneri e a darne evidenza nei relativi prospetti.

L'Ente in sede istruttoria ha comunicato, tuttavia, di volersi adeguare ai richiami della Corte dei conti e del MIT già in sede di bilancio 2020.

Considerata l'anomalia di tale costruzione di bilancio e la permanente posizione difforme alle indicazioni fornite - che peraltro condiziona la rappresentazione del risultato di esercizio nel bilancio economico patrimoniale di cui agli articoli 38 e 39 del vigente regolamento di amministrazione e contabilità dell'Ente - 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.

10. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il Collegio dei revisori dei conti ha dato atto che il conto consuntivo dell'esercizio 2019 è stato redatto in conformità al vigente Regolamento di amministrazione e contabilità³⁷. Al consuntivo approvato con delibera n.6 dell'8 ottobre 2020 del Commissario straordinario dell'Ente sono stati allegati il prospetto riepilogativo delle spese per missioni e programmi, l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti e il Piano dei conti integrato. Il MIT, su parere favorevole del MEF, ha approvato detta deliberazione con nota del 23 novembre 2020.

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 ed il corrispondente riversamento al bilancio dello Stato (euro 1.090.862).

È imminente l'adozione del regolamento di contabilità previsto dal d.lgs. n. 91 del 2011 di armonizzazione dei sistemi contabili degli enti pubblici non economici, che consentirà di meglio adeguare il bilancio dell'Ente alle regole della contabilità armonizzata.

10.1 Dati salienti della gestione

Si antepone, per ciascuno degli esercizi 2018 e 2019, 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 20 - Principali saldi contabili della gestione

DESCRIZIONE	2018	2019	Δ % '19-'18
a) Avanzo/disavanzo fin.	-17.287.021	-6.965.250	59,71
saldo corrente	28.791.491	26.200.084	-9,00
saldo in c/capitale	-46.078.512	-33.165.335	28,02
b) Avanzo amm.ne	16.034.214	11.472.470	-28,45
c) Avanzo economico	13.502.052	10.502.315	-22,22
d) Patrimonio netto	225.020.968	235.523.282	4,67

Fonte: Corte dei conti su dati AdSP

³⁷ 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.

10.2 Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate

Nel 2019 le entrate si attestano a 56,95 mln (-59,23 per cento sul 2018) mentre le uscite a 63,92 mln (-59,29 mln sul 2018). Nelle tabelle seguenti sono riportati i dati aggregati risultanti dal rendiconto finanziario 2018 e 2019 con evidenza delle percentuali di incidenza sul totale e le variazioni percentuali tra un esercizio e l'altro.

Tabella 21 - Andamento entrate e delle uscite

		2018	2019	Differenza 2019-2018	var.% '19/'18
ENTRATE	Correnti	50.066.620	50.074.652	8.032	0,02
	c/capitale	85.581.628	2.101.270	-83.480.358	-97,54
	P. di giro	4.066.796	4.780.905	714.109	17,56
	Totali	139.715.044	56.956.827	-82.758.217	-59,23
USCITE	Correnti	21.275.129	23.874.568	2.599.439	12,22
	c/capitale	131.660.140	35.266.605	-96.393.535	-73,21
	P. di giro	4.066.796	4.780.905	714.109	17,56
	Totali	157.002.065	63.922.078	-93.079.987	-59,29
Saldo gest. corr.		28.791.491	26.200.084	-2.591.407	-9,00
Saldo gest. capit.		-46.078.512	-33.165.335	12.913.177	28,02
Saldo di competenza		-17.287.021	-6.965.251	10.321.770	59,71
Utilizzo avanzo amm.ne		31.859.177	16.034.214	-15.824.963	-49,67
Saldo finale		14.572.156	9.068.963	-5.503.193	-37,77
Avanzo di amministrazione		1.462.058	2.403.507	941.449	64,39
Risultato di amministrazione		16.034.214	11.472.470	-4.561.744	-28,45

Fonte: AdSP

La rilevante diminuzione delle entrate e delle uscite in conto capitale è riferibile essenzialmente alla assenza nel 2019 di contributi da parte dello Stato per specifici finanziamenti, che nel 2018 erano pari a 74,86 mln, e ad una corrispondente ridotta attività di investimento.

Tabella 22 - Rendiconto finanziario - Parte entrata

Denominazione	2018	2019	Δ '19/'18
TITOLO I - ENTRATE CORRENTI			
UPB 1.1 - Entrate derivanti da trasferimenti correnti			
Trasferimenti da Stato	-	-	-
Trasferimenti da Regioni	-	-	-
Trasferimento da Comuni e Province	-	-	-
Trasferimenti da altri Enti	919.648	954.910	3,83
UPB 1.2 - Entrate diverse			
Entrate Tributarie	24.919.335	24.340.175	-2,32
Entrate da vendita beni e servizi			
Redditi e proventi patrimoniali	23.331.442	24.244.185	3,91
Poste correttive e compensative uscite correnti	873.424	508.665	-41,76
Entrate non classificabili in altre voci	22.772	26.717	17,32
TOTALE ENTRATE CORRENTI	50.066.621	50.074.652	0,02
TITOLO II - ENTRATE IN C/ CAPITALE			
UPB 2.1 - Entrate da alienazione beni patrimoniali e riscossione. Crediti			
Alienazione di immobili e diritti reali	-	-	-
Alienazioni di immobilizzazioni tecniche	1.700	100	-94,12
Realizzo di valori mobiliari	-	-	-
Riscossione di crediti	10.718.517	1.766.170	-83,52
UPB 2.2 - Entrate derivanti da trasferimenti (c/capitale)			
Trasferimenti dallo Stato	74.861.411	0	-100,00
Trasferimenti dalle Regioni	-		
Trasferimenti da Comuni e Province	-		
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	0	335.000	100
UPB 2.3 - Entrate derivanti da accensione di prestiti			
Assunzione di mutui	-	-	-
Assunzione di altri debiti finanziari		-	-
Emissione di obbligazioni	-	-	-
TOTALE ENTRATE CONTO CAPITALE	85.581.628	2.101.270	-97,54
TITOLO III - PARTITE DI GIRO			
UPB 3.1 - Entrate aventi natura di partita di giro			
Entrate aventi natura di partita di giro	4.066.796	4.780.905	17,56
TOTALE ENTRATE PARTITE DI GIRO	4.066.796	4.780.905	17,56
Riepilogo dei titoli			
TITOLO I - ENTRATE CORRENTI	50.066.621	50.074.652	0,02
TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE	85.581.628	2.101.270	-97,54
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	4.066.796	4.780.905	17,56
TOTALE GENERALE ENTRATE	139.715.045	56.956.827	-59,23

Fonte: AdSP

Nel 2019 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 24 milioni di euro risultano in lieve diminuzione rispetto all'esercizio precedente (circa euro 25 mln).

Rilevanti saranno nel 2020 gli effetti della mancata riscossione di entrate proprie (canoni demaniali, taxa ancoraggio, ecc.) consentita dal Governo tra i provvedimenti straordinari per limitare l'impatto negativo sull'economia nazionale causato dalla diffusione del virus Covid 19. La tabella che segue evidenzia il dettaglio delle entrate tributarie dal 2018 al 2019.

Tabella 23 - Entrate tributarie

Descrizione	2018	2019	Incid. %	Diff. '19/18	Δ '19/18
Gettito della taxa portuale	15.814.779	15.635.682	64,24%	-179.097	-1,13
Gettito della taxa erariale	-				
Gettito delle tasse di ancoraggio	7.818.755	7.354.112	30,21%	-464.643	-5,94
Proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui art. 16 L. 84/94	1.088.619	1.119.364	4,60%	30.745	2,82
Proventi di autorizzazioni per attività svolte nel porto (art. 68 Cod. Navig.)	197.182	231.018	0,95%	33.836	17,16
Totale	24.919.335	24.340.176		-579.159	-2,32

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

I redditi e proventi patrimoniali sono costituiti da canoni demaniali per un importo di 24,15 mln (concessioni con licenza e pluriennali), canoni di affitto di beni patrimoniali per euro 85 mila e interessi di mora e interessi attivi su titoli, depositi e c/c per 4 mila e altri proventi patrimoniali. I canoni anticipati su futuri esercizi (806 mila) formano i risconti ai fini civilistici (voce E 2 dello stato patrimoniale). I canoni demaniali relativi al porto di Chioggia ammontano nel 2019 a 454 mila.

Tabella 24 - Redditi e proventi patrimoniali

Descrizione	2018	2019	Incid %	Diff.	Δ '19/18
Canoni concessione aree demaniali banchine	23.245.135	24.155.203	99,63	910.068	3,92
Canoni di affitto di beni patrimoniali	85.000	85.000	0,35	0	0,00
Interessi attivi	616	3982	0,02	3.366	546,43
Altri proventi patrimoniali	690	0	0,00	-690	-100,00
Totale	23.331.441	24.244.185		912.744	3,91

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

I trasferimenti in conto capitale per complessivi euro 335 mila sono relativi ad un contributo di euro 80 mila riconosciuto da CCIAA e di euro 255 mila da UE per l'attività di progettazione

esecutiva per la realizzazione di un nuovo ponte ferroviario atto al completamento del sistema ferroviario portuale - Progetto CEF " *Veneto Region coordinated initiative enhancing core intermodal nodes - Veneto Intermodal*".

Tabella 25 - Rendiconto finanziario - parte uscita

	2018	2019	Δ'19/18
TITOLO I - USCITE CORRENTI			
UPB 1.1 - Funzionamento			
Uscite per gli organi dell'Ente	375.765	395.720	5,31
Oneri per il personale in attività di servizio	6.522.797	6.368.448	-2,37
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	1.920.447	2.088.770	8,76
UPB 1.2 - Interventi diversi			0,00
Uscite per prestazioni istituzionali	6.471.922	7.393.197	14,23
Trasferimenti passivi	1.378.585	1.587.614	15,16
Oneri finanziari	887.311	850.123	-4,19
Oneri tributari	454.840	443.363	-2,52
Poste correttive e compensative di entrate correnti		0	
Uscite non classificabili in altre voci	3.263.462	4.747.333	45,47
UPB 1.3 - Oneri comuni			
UPB 1.4 - Trattamenti quiescenza integrativi e sostitutivi			
Oneri per il personale in quiescenza	0	0	
Accantonamento al Trattamento di Fine Rapporto	0	0	
UPB 1.5 - Accantonamenti a f.do rischi ed oneri			
TOTALE USCITE CORRENTI	21.275.129	23.874.568	12,22
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE			
UPB 2.1 - Investimenti			
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari ed investimenti	116.431.126	25.173.064	-78,38
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	483.709	352.561	-27,11
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari	14.451	0	100,00
Concessione di crediti ed anticipazioni	10.500.000	144.243	-98,63
Indennità di anzianità e similari al personale	530.621	952.175	79,45
UPB 2.2 - Oneri comuni			
Rimborso di mutui	3.690.234	8.644.562	134,26
Rimborsi di anticipazioni passive			
Rimborsi di obbligazioni			
Restituzione alle gestioni autonome di anticipazioni			
Estinzione debiti diversi			
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	131.650.141	35.266.605	-73,21
TITOLO III - PARTITE DI GIRO			
UPB 3.1 - Uscite aventi natura di partita di giro			
Uscite aventi natura di partita di giro	4.066.796	4.780.905	17,56
TOTALE USCITE PER PARTITE DI GIRO	4.066.796	4.780.905	17,56
Riepilogo dei titoli			0,00
TITOLO I - USCITE CORRENTI	21.275.129	23.874.568	12,22
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE	131.660.140	35.266.605	-73,21
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	4.066.796	4.780.905	17,56
TOTALE GENERALE DELLE USCITE	157.002.065	63.922.078	-59,29

Fonte: Bilancio AdSP

Le uscite per gli organi dell'Ente attestandosi a circa euro 396 mila risultano in aumento rispetto all'esercizio precedente (5,31 per cento) mentre risultano in diminuzione gli oneri per il personale per euro 6,37 mln (-2,37 per cento sul 2018).

Le uscite per prestazioni istituzionali risultano in crescita anche nel 2019 del 14,23 per cento sul 2018, attestandosi a euro 7,39 mln. Concorre a determinare l'aumento rispetto allo scorso esercizio quanto dovuto a partire dal 2019 per servizi di *utilities* presso il Porto di Chioggia (297 mila) e quanto riconosciuto ad ASPo (pari nell'anno a 300 mila) per le attività svolte dalla stessa ai sensi dell'Accordo di Programma sottoscritto con CCIAA il 28 febbraio 2019.

I trasferimenti passivi, pari a euro 1,58 mln, risultano in aumento del 15 per cento rispetto al 2018 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 aumento rispetto all'esercizio precedente (euro 4,74 mln) L'importo è relativo alle sentenze del Tribunale di Venezia di condanna dell'Ente al risarcimento dei danni da esposizione all'amianto del personale della *ex* Compagnia Lavoratori Portuali (3,66 mln), al versamento obbligatorio al bilancio dello Stato delle somme di cui all'art. 61 del d.l. n. 112 del 2008 - l. n. 133 del 2008 (98 mila), delle economie di cui all'art. 6, comma 21 del d.l. n. 78 - l. n. 122 del 2010 (432 mila), all'art. 8, comma 3 del d.l. n. 95 - l. n. 135 del 2012 (374 mila) e all'art. 50, comma 3 del d.l. n. 66 del 2014 - della l. n. 89 del 2014 (euro 187.000). Rispetto al dato rilevato lo scorso esercizio si sottolinea l'aumento della spesa per risarcimenti di euro 1.483.000).

Le spese d'investimento diminuiscono del 73 per cento rispetto al 2018 (da euro 131,65 mln a euro 35,27 mln) 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. In particolare, gli investimenti per l'acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari sono in autofinanziamento per 24,92 mln, mentre euro 255.000 sono stati finanziati dall'Unione europea. La notevole riduzione complessiva degli investimenti per 91 mln è legata alla sostanziale assenza nell'esercizio di uscite per opere impegnate a fronte di specifici finanziamenti da parte dello Stato, che nel 2018 erano pari a 74,86 mln.

10.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui

L'avanzo di amministrazione, risultante alla data del 31 dicembre 2019 ammonta ad euro 11.472.470. Rispetto all'avanzo di amministrazione registrato al 31 dicembre 2018 di euro 16.034.214, si evidenzia una variazione negativa di circa 4,6 milioni, per effetto del saldo di

competenza di euro -6.965.250 e del risultato positivo derivante dalla gestione dei residui pari ad euro 2.403.507. Dagli allegati al Rendiconto generale per l'esercizio 2019 si evince che l'ammontare dell'avanzo di amministrazione indisponibile è di euro 5.739.156, di cui: euro 1.639.156 per il mancato riconoscimento dei contributi per le manutenzioni ordinarie ex art. 6 della legge n. 84 del 1994; euro 4.000.000 per il potenziale minore riconoscimento fondo IVA ex art. 18-bis l. 84 del 1994 e fondo perequativo nell'esercizio 2020; euro 100 mila per Fondo oneri ex art. 17, co. 15 bis della l. n.84 del 1994.

I residui attivi al 2019 ammontano in chiusura a complessivi euro 172.077.633 diminuiti di euro 12.200.764 rispetto a quelli iniziali (euro 184.278.396), di cui euro 8.522.272 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 163.555.361 provenienti dalla gestione dei residui degli anni precedenti. Il notevole ammontare dei residui attivi derivanti dagli esercizi precedenti è costituito principalmente da contributi dello Stato per la realizzazione di opere infrastrutturali il cui incasso è strettamente correlato alla realizzazione delle stesse e riferibile in gran parte alla realizzazione dell'opera "Hub Portuale di Venezia" nonché a residui da concessioni demaniali.

Il totale dei residui passivi al 31 dicembre 2019 ammonta ad euro 225.360.367, con una diminuzione di euro 5.975.244 rispetto a quelli iniziali (euro 231.335.611), di cui euro 32.850.810 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 192.509.557 provenienti dalla gestione dei residui degli anni precedenti. Questi ultimi sono principalmente riferibili ad impegni per la realizzazione di investimenti in opere, escavi e sviluppo strategico del porto comprendente l'indennità di esproprio dell'area Montesyndial - alla cui realizzazione è correlato l'incasso dei corrispondenti contributi statali evidenziati fra i residui attivi - e al riequilibrio del PEF della Piattaforma logistica di Fusina (euro 7 milioni di euro). In questo contesto, il risultato positivo di amministrazione è assicurato dalle disponibilità liquide presenti in cassa.

Avranno cura l'Ente e il Collegio dei revisori dei conti di verificare periodicamente, a fronte della rilevante mole di residui attivi e passivi esposti in bilancio, l'esistenza delle concrete obbligazioni giuridicamente perfezionate che ne costituiscono il presupposto.

Tabella 26 - Situazione amministrativa e gestione residui

	2018		2019		Δ % '19/'18	
Cons. cassa inizio es.		68.447.192		63.091.428		-7,82
Riscossioni						
In c/competenza	46.794.634		48.434.556		3,50	
In c/ residui	8.634.215	55.428.849	20.241.813	68.676.369	134,44	23,90
Pagamenti						
In c/competenza	36.398.920		31.071.268		-14,64	
In c/ residui	24.385.693	60.784.613	35.941.325	67.012.593	47,39	10,25
Cons. cassa inizio fine es.		63.091.428		64.755.204		2,64
Residui attivi						
esercizi precedenti	91.357.986		163.555.361		79,03	
Esercizio	92.920.411	184.278.397	8.522.272	172.077.633	-90,83	-6,62
Residui passivi						
esercizi precedenti	110.732.465		192.509.557		73,85	
Esercizio	120.603.146	231.335.611	32.850.810	225.360.367	-72,76	-2,58
Avanzo di amm.ne		16.034.214		11.472.470		-28,45

Fonte: Bilancio AdSP

10.4 Conto economico

L'utile di esercizio ammonta ad euro 10.502.315, in diminuzione rispetto a quello dell'esercizio precedente di euro 13.502.052.

In base ai dati del conto economico riclassificato il valore della produzione ammonta complessivamente ad euro 52.229.665 rispetto al valore complessivo di euro 125.723.149 del 2018. Tali ricavi sono costituiti principalmente dai proventi dei canoni demaniali, pari ad euro 22.989.794, e dalle tasse portuali e di ancoraggio, pari ad euro 24.548.551 oltre che dai ricavi e proventi diversi pari ad euro 2.087.247.

I proventi straordinari inseriti nei ricavi e proventi diversi pari ad 1.765.647 comprendono i contributi in conto capitale per euro 335.000 imputati a scomputo delle immobilizzazioni cui si riferiscono e da sopravvenienze attive diverse per euro 1.430.547 e plusvalenze da realizzo di beni per euro 100.

La diminuzione rispetto al precedente esercizio del valore della produzione pari ad euro 73,49 mln (74,8 milioni nel 2018) è riconducibile prevalentemente ai minori proventi straordinari dati da contributi in conto capitale. Come già evidenziato nei precedenti esercizi, l'AdSP ha dichiarato, richiamando il principio contabile OIC n. 16 di rilevazione a conto economico dei contributi in conto capitale, che le immobilizzazioni finanziate con i contributi da Stato sono state stornate mediante giro ad apposito conto (storno contributi c/capitale) annullando gli effetti sul conto economico e sullo stato patrimoniale; "le immobilizzazioni che appaiono a

bilancio sono quindi quelle di proprietà o a disposizione dell'AdSP, oppure quelle non ancora coperte dai relativi contributi".

I costi totali dell'esercizio ammontano ad euro 40.462.570 – esclusa IRAP per euro 418.640 classificata con voce a parte nel conto economico – rispetto al valore complessivo di euro 110.910.761 del 2018. I costi più rilevanti dell'esercizio 2019, ricavati dal conto economico, attengono ai servizi (euro 10.225.507), agli oneri del personale diretti e riflessi (euro 6.695.070), agli ammortamenti e svalutazioni (euro 16.179.008) e agli oneri diversi di gestione (euro 7.102.140); quest'ultima voce comprende gli oneri straordinari costituiti dallo storno dei contributi in conto capitale per euro 335.000.

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, ha, in aggiunta al conto economico di cui sopra, provveduto ad allegare al Rendiconto 2019 anche gli schemi di conto economico riclassificato secondo le previsioni del decreto legislativo n. 139 del 2015, prevedendo l'annullamento della suddetta voce di euro 335 mila mediante storno della cifra sia tra i ricavi e proventi diversi sia tra gli oneri diversi di gestione annullandone gli effetti sul conto economico riclassificato.

Questa Corte, in proposito, invita ad imputare più puntualmente a conto economico, secondo il criterio della competenza, le operazioni che hanno determinato l'effettiva insorgenza di costi e ricavi dell'anno.

In sede istruttoria l'Ente ha precisato che "valuterà in sede di redazione del Rendiconto 2020 di applicare, a partire dai contributi assegnati in tale esercizio, il metodo indiretto ovvero portandoli indirettamente a riduzione del costo solamente per la parte utilizzata rinviandone il residuo agli esercizi successivi attraverso l'iscrizione di risconti passivi".

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 2018 e 2019.

Tabella 27 . Conto economico (art. 38, c. 1 Regolamento amministrazione contabilità AdSP)

Descrizione	2018	2019	Δ % 19/18
A Valore detta produzione:	50.095.515	50.464.018	0,74
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.106.499	1.140.499	3,07
2) variazioni rimanenze di prodotti in corso			
3) variazioni lavori in corso su ordinazione			
4) incrementi immobilizzazioni lavori interni			
5) altri ricavi e proventi	48.989.016	49.323.520	0,68
a) tasse portuali	23.633.534	22.989.794	-2,72
b) concessioni demaniali	23.274.647	24.548.551	5,47
c) contributi per progetti comunitari	919.648	954.910	3,83
d) recuperi oneri di personale	11.072	11.054	-0,16
e) recuperi spese diverse	862.351	497.611	-42,30
f) ricavi e proventi diversi	287.764	321.600	11,76
B Costi detta produzione:	34.943.560	38.120.572	9,09
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo	64.309	41.200	-35,93
7) per servizi	8.998.962	10.225.507	13,63
8) per godimento di beni di terzi	107.862	119.645	10,92
9) per il personale:	6.843.426	6.695.070	-2,17
a) salari e stipendi	4.898.207	4.743.001	-3,17
b) oneri sociali	1.263.065	1.252.654	-0,82
c) trattamento di fine rapporto	319.697	322.660	0,93
d) trattamento di quiescenza e simili			
e) altri costi	362.457	376.755	3,94
10) ammortamenti e svalutazioni:	15.749.617	16.179.008	2,73
a) amm.to immobilizzazioni immateriali	11.456.223	11.955.856	4,36
b) amm.to immobilizzazioni materiali	4.175.643	4.157.572	-0,43
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	-	
d) svalutazione crediti attivo circolante	117.751	65.580	-44,31
11) variazioni rimanenze (+/-)	-	-	
12) accantonamenti per rischi	-	-	
13) altri accantonamenti	-	100.000	
14) oneri diversi di gestione	3.179.385	4.760.143	49,72
DIFFERENZA A-B	15.110.212	12.343.446	-18,31
C Proventi ed oneri finanziari	-886.695	-846.141	-4,57
15) proventi da partecipazioni (+)	-	-	
a) da controllate	-	-	
b) da collegate	-	-	
c) da altri	-	-	
16) altri proventi finanziari (+)	616	3.982	546,43
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	-	-	
b) da titoli immobilizzati non partecipazioni	-	-	
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante	-	-	
d) proventi diversi dai precedenti	616	3.982	546,43
17) interessi e altri oneri finanziari (-)	887.311	850.123	-4,19
17-bis) utili e perdite su cambi (+/-)	-	-	
D Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-	-
18) rivalutazioni (+)	-	-	
19) svalutazioni (-)	-	-	
E Proventi ed oneri straordinari (+/-)	-339.568	-576.350	69,73
20) proventi da alienazioni con separata indicazione plusvalenza non iscrivibile al n. 5	766.222	1.430.647	86,71
a) alienazioni i cui ricavi non iscrivibili al n. 5	1.700	100	
21) oneri straordinari con separata indicazione minusvalenze da alienazioni i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n. 14	-1.860.498	-2.397.730	28,88
22) sopravv. attive e insuss. passivo/gest. residui	822.220	589.258	-28,33
23) sopravv. passive e insuss. Dell'attivo/gest. residui	-67.512	-198.525	194,06
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	13.925.693	10.920.955	-21,58
22) imposte sul reddito dell'esercizio (-)	423.641	418.640	-1,18
23) UTILE DELL'ESERCIZIO	13.502.052	10.502.315	-22,22

Fonte: Bilancio AdSP

La tabella seguente evidenzia i dati di conto economico del 2018 e 2019 che l'Ente ha riclassificato (d.lgs. n. 139 del 2015).

Tabella 28 - Conto economico riclassificato ex art. 2425 Codice civile

Descrizione	2018	2019	Δ % 19/18
A Valore detta produzione:	125.723.148	52.229.665	-58,457
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.106.499	1.140.499	3,07
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	124.616.649	51.089.167	-59,00
a) tasse portuali	23.633.534	22.989.794	-2,72
b) concessioni demaniali	23.274.647	24.548.551	5,47
c) contributi per progetti comunitari	919.648	954.910	3,83
d) recuperi oneri di personale	11.072	11.054	-0,16
e) recuperi spese diverse	862.351	497.611	-42,30
f) ricavi e proventi diversi	75.915.397	2.087.247	-97,251
B Costi detta produzione:	110.910.763	40.462.570	-63,518
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo	64.309	41.200	-35,93
7) per servizi	8.998.962	10.225.507	13,63
8) per godimento di beni di terzi	107.862	119.645	10,92
9) per il personale:	6.843.426	6.695.070	-2,17
a) salari e stipendi	4.898.207	4.743.001	-3,17
b) oneri sociali	1.263.065	1.252.654	-0,82
c) trattamento di fine rapporto	319.697	322.660	0,93
d) trattamento di quiescenza e simili	-	-	
e) altri costi	362.457	376.755	3,94
10) ammortamenti e svalutazioni:	15.749.617	16.179.008	2,73
a) amm.to immobilizzazioni immateriali	11.456.223	11.955.856	4,36
b) amm.to immobilizzazioni materiali	4.175.643	4.157.572	-0,43
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	-	
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	117.751	65.580	-44,31
11) variazioni rimanenze (+/-)			
12) accantonamenti per rischi			
13) altri accantonamenti	-	100.000	
14) oneri diversi di gestione	79.146.587	7.102.140	-91,027
DIFFERENZA A-B	14.812.385	11.767.095	-20,56
C Proventi ed oneri finanziari	-886.695	-846.141	-4,57
15) proventi da partecipazioni (+)	-	-	
a) da controllate	-	-	
b) da collegate	-	-	
c) da altri	-	-	
16) altri proventi finanziari (+)	616	3.982	546,43
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	-	-	
b) da titoli immobilizzati non partecipazioni	-	-	
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante	-	-	
d) proventi diversi dai precedenti	616	3.982	546,43
17) interessi e altri oneri finanziari (-)	887.311	850.123	-4,19
17-bis) utili e perdite su cambi (+/-)	-	-	
D Rettifiche di valore di attività/passività finanziarie	-	-	-
18) rivalutazioni (+)	-	-	
19) svalutazioni (-)	-	-	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	13.925.693	10.920.955	-21,58
22) imposte sul reddito dell'esercizio (-)	423.641	418.640	-1,18
23) UTILE DELL'ESERCIZIO	13.502.052	10.502.315	-22,22

Fonte: Bilancio AdSP

10.5 Stato patrimoniale

La tabella che segue espone i dati dello stato patrimoniale al 31 dicembre 2019.

Tabella 29 - Stato patrimoniale attività

ATTIVITA'	2018	2019	Δ '19/'18
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	27.291.795	21.710.918	-20,45
Totale	27.291.795	21.710.918	-20,45
II. Immobilizzazioni materiali			
1) Terreni e fabbricati	97.028.128	115.362.707	18,90
2) Impianti e macchinari	2.740.624	2.118.793	-22,69
3) Attrezzature industriali e commerciali	36.485	26.667	-26,91
4) Automezzi e motomezzi	-	30.274	
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	61.637.432	56.590.701	-8,19
6) Diritti reali di godimento	-	-	
7) Altri beni	277.015	238.600	-13,87
Totale	161.719.684	174.367.742	7,82
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1) partecipazioni in:			
a) imprese controllate	115.228.805	115.264.805	0,03
b) imprese collegate	-	-	
c) imprese controllanti	-	-	
d) altre imprese	170.181	170.181	0,00
e) altri enti	-	-	
2) crediti	-	-	
a) verso imprese controllate	-	-	
b) verso imprese collegate	-	-	
c) verso lo Stato e altri soggetti pubblici	-	-	
d) verso altri	2.269.998	2.057.540	-9,36
3) altri titoli	-	-	
4) crediti finanziari diversi	-	-	
Totale	117.668.984	117.492.526	-0,15
Totale immobilizzazioni (B)	306.680.463	313.571.186	2,25
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.	8.948.357	8.745.898	-2,26
2) Crediti verso iscritti, soci e terzi	-	-	
3) Crediti verso imprese controllate e collegate	10.586.190	290.253	-97,26
4) Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	-	-	
4-bis) Crediti tributari	-	-	
5) Crediti verso altri	164.610.168	160.145.172	-2,71
Totale	184.144.715	169.181.323	-8,13
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	63.091.428	64.755.204	2,64
2) Assegni			
3) Denaro e valori in cassa			
4) C/C contabilità speciale tesoreria			
Totale	63.091.428	64.755.204	2,64
Totale attivo circolante (C)	247.236.143	233.936.527	-5,38
RATEI E RISCONTI			
1) Ratei attivi			
2) Risconti attivi			
Totale ratei e risconti (D)			
Totale attivo	553.916.606	547.507.713	-1,16

Fonte: AdSP

Tabella 30 - Stato patrimoniale passività

PASSIVITA'	2018	2019	Δ'19/18
A) PATRIMONIO NETTO			
I. Fondo di dotazione	198.799.813	211.518.916	6,40
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	12.719.104	13.502.052	6,16
IX. Avanzo (Disavanzo) economico dell'esercizio	13.502.052	10.502.315	-22,22
Totale Patrimonio netto (A)	225.020.969	235.523.282	4,67
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) altri	-	100.000	
Totale Fondi rischi ed oneri futuri (C)	-	100.000	
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO (D)	2.197.368	1.970.712	-10,31
E) RESIDUI PASSIVI, con separata indicazione, per ciascuna voce degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo			
1) Obbligazioni	-	-	
2) Verso banche	91.712.327	83.067.725	-9,43
3) Verso altri finanziatori	-	-	
4) Acconti	155.591	202	-99,87
5) Debiti verso fornitori	2.846.199	2.247.685	-21,03
6) Rappresentati da titoli di credito	-	-	
7) Verso imprese controllate, collegate e controllanti	536.163	422.685	-21,03
8) Debiti tributari	570.184	594.030	4,18
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	229.678.325	222.775.259	-3,01
Totale Debiti (E)	325.498.789	309.107.586	-5,04
F) RATEI E RISCONTI			
1) Ratei passivi	-	-	
2) Risconti passivi	1.199.481	806.132	-32,79
3) Aggio su prestiti	-	-	
4) Riserve tecniche	-	-	
Totale ratei e risconti (F)	1.199.481	806.132	-32,79
Totale passivo e netto	553.916.605	547.507.713	-1,16

Fonte: AdSP

I dati esposti evidenziano una modesta contrazione dell'attivo imputabile alla decrescita dell'attivo circolante, nella componente dei crediti. Il passivo mostra una riduzione dei debiti ed una crescita del patrimonio netto corrispondente all'utile di esercizio dell'anno precedente. Nella composizione del patrimonio conservano maggior incidenza le immobilizzazioni, complessivamente pari ad euro 313.571.186 ed in crescita rispetto al valore del precedente esercizio (euro 306.680.463).

Tra le immobilizzazioni immateriali pari ad euro 21.710.918, oltre ad euro 406.754 relativi ad altri costi pluriennali quali *software*, studi, progetti, ricerca e brevetti vari, figurano euro 18.306.025 riguardanti costi pluriennali relativi a lavori di escavo e manutenzione dei canali portuali demaniali la cui imputazione tra le immobilizzazioni immateriali desta perplessità anche considerato che analoga voce per circa euro 23 mln risulta nell'ambito delle immobilizzazioni materiali alla voce immobilizzazioni in corso come evidenziato dalla tabella 29.

Le immobilizzazioni materiali ammontanti a euro 174.367.742 sono costituite da terreni, aree e fabbricati per euro 115.362.707, impianti e macchinari per euro 2.118.793, attrezzature per euro 26.667, mobili, arredi e mezzi di trasporto per euro 268.874, nonché da immobilizzazioni in corso di formazione. In questa voce, ammontante ad euro 56.590.701, sono riclassificati impegni per spese di parte capitale assunti in contabilità finanziaria, sia in conto competenza 2019 sia in conto residui, ma non ancora fatturati al 31 dicembre 2019, come riepilogati per tipologia di spesa nella tabella che segue.

Tabella 31 - Dettaglio immobilizzazioni in corso al 31 dicembre 2019

OGGETTO	COMPETENZA/RESIDUO	IMPORTO
Acquisto, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari	IMPEGNI A RESIDUO	18.657.836
Progetto PPP - piattaforma d'altura	IMPEGNI A RESIDUO	13.330
Escavo canali portuali e smaltimento fanghi	IMPEGNI A RESIDUO	6.080.493
Azioni per lo sviluppo strategico del porto - studi, progettazioni, investimenti, ricerche, logistica	IMPEGNI A RESIDUO	7.529.439
Acquisto di mobili e macchine per ufficio	IMPEGNI A RESIDUO	1.620
Acquisto beni immateriali (progetti, brevetti, ecc)	IMPEGNI A RESIDUO	242.683
Indennità di anzianità	IMPEGNI A RESIDUO	13
Altre spese per infrastrutture portuali	IMPEGNI A RESIDUO	36.705
Acquisto, costruzione, trasformazione di opere portuali ed immobiliari	IMPEGNI A COMPETENZA	6.938.186
Escavo canali portuali e smaltimento fanghi	IMPEGNI A COMPETENZA	16.940.014
Acquisto di attrezzature e macchinari	IMPEGNI A COMPETENZA	191
Acquisto di mobili e macchine per ufficio	IMPEGNI A COMPETENZA	14.521
Acquisto beni immateriali (progetti, brevetti, ecc)	IMPEGNI A COMPETENZA	135.670
TOTALE		56.590.701

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP.

Tra le immobilizzazioni finanziarie, rientrano le partecipazioni azionarie dell'Ente contabilizzate al costo e che non registrano significative variazioni rispetto al passato. In questa voce, sono contabilizzati crediti finanziari per euro 2.057.540, in buona parte corrispondenti alle risorse a copertura del TFR per i dipendenti, versate alla compagnia di assicurazione (per euro 253.311) ed all'INPS (per euro 1.717.401) e per la parte residua ad un credito (euro 62.000) di nei confronti del Consorzio VEMARS, acquisito a seguito del recesso dallo stesso, e l'importo di euro 24.828 relativo a depositi cauzionali per concessioni ponti radio, recapito corrispondenza ed autorizzazione scarichi fognari. La variazione intervenuta nel corso dell'esercizio riguarda il subentro dell'AdSP nella partecipazione della società *Chioggia Terminal Crociere S.r.l.*

L'AdSP ha dichiarato di aver considerato fra le immobilizzazioni solo quelle realizzate con fondi propri ed evidenziato che gli importi relativi ad opere realizzate con finanziamenti pubblici vengono annullate mediante incrocio diretto con i relativi contributi attraverso un'operazione di iscrizione tra i ricavi e i costi del conto economico riclassificato di pari importo (euro 335 mila sia tra i ricavi e proventi diversi sia tra gli oneri diversi di gestione) che ne annulla gli effetti.

Nell'attivo circolante i crediti pari ad euro 169.181.322 comprendono crediti verso altri ammontanti a euro 160.145.172 formati, per lo più, da euro 4.821.899 per fatture da emettere di parte corrente e da euro 153.358.472 per fatture da emettere di parte capitale nei confronti dello Stato e di altri enti finanziatori per la realizzazione delle opere portuali.

Le disponibilità liquide sono costituite da depositi bancari e postali per euro 64.755.204 corrispondenti al saldo risultante alla fine dell'esercizio, come da dichiarazione dell'istituto cassiere riprodotta tra gli allegati, dei quali euro 64.371.145 costituiti da importi liberi. Con riferimento alla composizione dei crediti, in sede istruttoria l'Ente ha sottolineato che, "essendo la contabilità dell'Ente finanziaria, tali crediti vengono alimentati da residui attivi di importi consistenti anche perché legati in misura molto rilevante a contributi pubblici per la realizzazione di opere". Anche alla luce di quanto precedere appare non più rinviabile l'adozione di un sistema contabile integrato che garantisca la rilevazione unitaria dei fatti gestionali sia nei loro profili finanziari sia economici - patrimoniali. I crediti verso clienti/utenti ammontanti a euro 8.745.898 sono relativi a servizi prestati dall'AdSP a canoni demaniali e diritti vari.

La tabella seguente espone il dettaglio delle fatture da emettere di parte capitale.

Tabella 32 – Dettaglio fatture da emettere di parte capitale

OGGETTO	COMPETENZA / RESIDUO	IMPORTO
Finanziamenti per opere infrastrutturali (di cui)	RESIDUI	152.804.510
MIT - Contributo per realizzazione della Piattaforma d'Altura davanti al Porto di Venezia		85.000.000
MISE - Adeguamento via dell'elettricità		10.800.000
MISE - Banchinamento sponda Canale Industriale Ovest _ Grandi Molini / Cereal Docks		9.000.000
MISE - Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest - area Montesyndial		48.004.510
Contributi della Regione	RESIDUI	110.000
Riscossione di altri crediti - Recupero prestito CTC Srl	COMPETENZA	117.000
Riscossione TFR da assicurazione	COMPETENZA	31.963
Contributi Enti (di cui)	COMPETENZA	295.000
Contributo UE prog. Veneto Intermodal		255.000
Contributo CCIAA		40.000
Totale		153.358.472

Fonte: AdSP.

Il Patrimonio netto in crescita rispetto al 2018 del 4,67 per cento è composto da una dotazione patrimoniale di euro 211.518.916, da utili a nuovo per euro 13.502.052 e dall'utile d'esercizio per euro 10.502.315.

Il Fondo rischi ed oneri contrariamente da quanto prescritto da vigente regolamento di contabilità dell'Ente non evidenzia, come già rappresentato in corso di trattazione, l'ammontare degli accantonamenti per fronteggiare eventuali soccombente.

I debiti sono in diminuzione del 5 per cento sul 2018. In particolare, diminuiscono i debiti verso banche (9,43 per cento sul 2018) e gli altri debiti (3 per cento sul 2018). Nello specifico gli altri debiti ammontanti a euro 222.775.259 sono costituiti per euro 10.894.768 da fatture da ricevere di partite correnti, per euro 210.847.358 per fatture da ricevere di parte capitale.

Riflessi Covid-19 sul bilancio 2020

L'emergenza sanitaria in corso inciderà fortemente, tra l'altro, sui bilanci del 2020 delle Autorità di sistema portuali, creando una importante discontinuità di numerose voci rispetto all'andamento degli esercizi precedenti. Nel corso dell'esercizio 2020, tenuto conto della diminuzione di varie voci di entrata e delle conseguenti misure di sostegno adottate dallo Stato, l'Ente ha quindi provveduto a rimodulare con apposita variazione le previsioni iniziali di bilancio, riducendo gli stanziamenti di entrata da gettito della tassa portuale e quelli da gettito della tassa di ancoraggio, nonché i canoni ed aumentando lo stanziamento del capitolo

delle uscite 122.10 “contributi aventi attinenza allo sviluppo dell’attività portuale” che accoglierà le risorse straordinarie di cui all’art. 199 co. 1 lettera b) del d.l. n. 34 del 2020 (c.d. decreto Rilancio) da attribuire alle imprese di cui all’art. 17 della l. n. 84 del 1994 (imprese autorizzate alla fornitura del lavoro portuale temporaneo).

11. Conto economico e stato patrimoniale consolidato dell’AdSP

Come auspicato dalla Corte, l’AdSP ha redatto per il secondo anno il bilancio consolidato come 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) dando conto della complessiva situazione finanziaria e patrimoniale dell’Ente e delle società partecipate. Nella redazione del consolidato l’Ente ha dichiarato di aver tenuto conto dei principi dettati dalla l. n. 196 del 2009, dell’articolo 31 del d.lgs. n. 127 del 1991 e dell’OIC n. 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 per cento);
- *Venice Newport Container and Logistics SpA* (partecipazione diretta 100 per cento);
- *Consorzio Formazione Logistica Intermodale – CFLI* (partecipazione diretta 98,08 per cento);
- *Esercizio Raccordi Ferroviari Spa – ERF* (partecipazione diretta 18,17 per cento, indiretta 59,98 per cento).

Le seguenti tabelle evidenziano i prospetti di conto economico e di stato patrimoniale consolidati relativi agli esercizi 2018 e 2019.

Tabella 33 - Conto economico consolidato AdSP

Raggr.	Descrizione	2018	2019
		Importi	Importi
A	Valore della produzione	136.552.537	62.720.703
B	Costi della produzione	120.240.114	50.222.400
C	Proventi ed oneri finanziari	-906.832	-770.431
D	Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	0	0
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D)	15.405.591	11.727.872
	Imposte sul reddito dell’esercizio	850.342	636.392
	UTILE DELL’ESERCIZIO	14.555.249	11.091.480

Fonte: AdSP

Tabella 34 - Stato patrimoniale consolidato AdSP - Attivo

Raggr.	Descrizione		2018	2019
A		Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
B		Immobilizzazioni	308.900.325	317.409.790
	I	Immobilizzazioni immateriali	29.839.392	24.321.022
	II	Immobilizzazioni materiali	274.723.830	288.486.025
	III	Immobilizzazioni finanziarie	4.337.103	4.602.743
C		Attivo circolante	250.063.394	250.635.599
	I	Rimanenze	97.713	119.441
	II	Crediti	179.261.584	173.049.925
	III	Attività finanziarie non immobiliari	978.866	988.731
	IV	Disponibilità	69.725.231	76.477.502
D		Ratei e sconti	406.818	640.774
TOTALE ATTIVO			559.370.538	568.686.163

Fonte: AdSP

Tabella 35 - Stato patrimoniale consolidato AdSP - Passivo

Raggr.	Descrizione		2018	2019
			Importi	Importi
A		Patrimonio netto	233.627.673	243.899.380
	I	Capitale dotazione patrimoniale	198.799.813	211.518.916
	II	Riserva sovrapprezzo azioni	0	0
	III	Riserva di rivalutazione	0	0
	IV	Riserva legale	0	0
	V	Riserve statutarie	0	0
	VI	Altre riserve, distintamente indicate	0	0
	VII	Riserva per op. copertura flussi finanziari attesi	0	0
	VIII	Utili (Perdite) portati a nuovo	12.719.104	13.502.052
		Capitale e riserve di terzi	396.783	467.135
		Riserva di consolidamento	7.156.725	7.319.797
		Utili Gruppo	14.541.254	11.096.983
		Utili di terzi	13.995	-5.503
B		Fondi per rischi ed oneri	5.487.859	5.589.651
C		Trattamento di fine rapporto	4.557.109	4.418.338
D		Debiti	313.676.096	312.864.487
E		Ratei e risconti	2.021.801	1.914.306
TOTALE PASSIVO			559.370.538	568.686.163

Fonte: AdSP

La tabella che segue evidenzia le rettifiche di consolidamento dei debiti.

Tabella 36 - Stato patrimoniale consolidato AdSP. Dettaglio composizione e rettifiche della voce debiti

d) DEBITI	Valore al 31/12/2019	RETTIFICHE	valore da bilancio consolidato
ADSP	309.107.586	-1.399.467	307.708.119
ERF spa	854.477	-	854.477
APV Investimenti spa	2.837.164	-212.539	2.624.625
Venice New Port Container ad Logistics spa	1.812.574	-753.913	1.058.661
CFLI	508.580	-	508.580
CTC	227.025	-117.000	110.025
Totale	315.347.406	-2.482.919	312.864.487

Fonte: AdSP

12. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

A seguito della riorganizzazione delle Autorità portuali di cui alla legge n. 84 del 28 gennaio 1994 in "Autorità di Sistema Portuale" operata con il decreto legislativo del 4 agosto 2016, n. 169, 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. Ad oggi, tuttavia, l'unificazione dei porti di Venezia e Chioggia non è stata ancora completata, con evidenti ripercussioni sulla programmazione strategica, sull'organizzazione dell'Ente e sui servizi gestiti.

Va registrata una prima mancata approvazione del bilancio consuntivo 2019 nei termini di legge, alla quale è seguita la revoca da parte del Mit del Presidente in carica, lo scioglimento del Comitato di gestione e la nomina del Commissario straordinario nella persona *dell'ex* Presidente per un periodo massimo di sei mesi al fine di assicurare la regolare prosecuzione dell'attività dell'Ente, tra cui l'approvazione del bilancio in data 8 ottobre 2020. Con successivo decreto lo stesso ministero vigilante ha poi nominato un nuovo Commissario straordinario. Alla data del presente referto l'Ente ha comunicato l'avvio della procedura con l'invio da parte del Mims - Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - ex Mit, al Presidente della Regione della richiesta di intesa sui nominativi proposti, come previsto dalla legge n. 84 del 1994. Il riscontro da parte del Presidente della Regione dovrà avvenire entro 30 giorni, trascorsi i quali l'intesa si riterrà acquisita e si procederà alla nomina.

L'AdSP continua ad utilizzare il personale in carico *all'ex* Autorità portuale di Venezia nelle more della riorganizzazione degli uffici sulla base delle nuove funzioni introdotte dal d.lgs. n. 169 del 2016. In tale necessario non procrastinabile processo di adeguamento l'Ente dovrà assicurare la massima coerenza tra le professionalità necessarie allo svolgimento delle proprie attività e l'organizzazione degli uffici attraverso il prescritto Piano triennale dei fabbisogni del personale quale strumento programmatico, modulabile e flessibile, strategico per individuare le effettive esigenze di organico in relazione alle funzioni istituzionali ed agli obiettivi di *performance* sia per il Porto di Venezia che di Chioggia.

La dotazione organica al 31 dicembre 2019 prevede complessivamente n.92 unità; la consistenza effettiva del personale dipendente è pari a 88 unità. La spesa complessiva per il personale nel 2019 è stata di euro 6.368.448 con una riduzione rispetto al 2018 del 2,37 per cento

ed un costo medio unitario del personale di 72.369 (di cui per i dirigenti 165.865, per i quadri 86.906 e per gli impiegati 59.326), valori che appaiono complessivamente ancora elevati oltre che, come ricordato da questa Corte nel precedente referto, non completamente allineati con i principi generali di cui al Titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 applicabili anche al personale dipendente delle AdSP. Anche per il 2019, inoltre, non risulta una specifica attestazione degli oneri da contrattazione decentrata da parte del collegio dei revisori dei conti, come invece previsto dall'art. 20, c. 2 lettera h) del d.lgs. n. 123 del 2011.

Le strategie di sviluppo dell'Autorità e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati - da individuarsi in coerenza con il Piano regolatore di sistema portuale (PRP) e nell'ambito del Piano operativo triennale (POT) - sono strettamente collegati al più generale tema della salvaguardia della laguna di Venezia. In tale contesto appare essenziale 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.

Per quanto riguarda i servizi di interesse generale, per alcuni dei quali i contratti sono di imminente scadenza, appare necessaria una nuova visione unitaria per i porti di Venezia e di Chioggia che razionalizzi gli oneri nel rispetto dei criteri di aggiudicazione dettati dal d.lgs. n. 50 del 2016.

Circa le opere di grande infrastrutturazione, permane nel 2019 con riferimento alla riconversione e riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera una situazione di particolare criticità per ritardi ormai strutturati verificatisi nell'attuazione degli interventi da realizzare che ha reso necessaria un'ulteriore proroga da parte del MISE al 31 dicembre 2022 per consentire il completamento dei 13 interventi da parte dell'AdSP, della Regione Veneto e del Comune di Venezia. Si segnalano in particolare, i ritardi e le criticità nella realizzazione dei lavori dell'area *ex* Alumix Sava Fusina, di cui si è ampiamente trattato nel presente referto.

Il lavoro portuale temporaneo è ancora gestito separatamente per il porto di Venezia e quello di Chioggia. Sia il contratto relativo al porto di Venezia che quello per Chioggia sono da tempo scaduti ed in proroga con società che versano in difficile situazione di bilancio e crisi occupazionale.

Circa il traffico portuale, il 2019 ha mostrato un calo di circa il 4,7 per cento rispetto al 2018 raggiungendo complessivamente 26,2 milioni di tonnellate (-1,3 milioni di tonnellate circa). Questo risultato negativo si deve alla negativa *performance* del porto di Venezia che vede decrescere i propri traffici (-5,9 per cento) contrariamente a quanto accade nel porto di Chioggia dove gli scambi risultano in crescita rispetto all'anno precedente (+28,9 per cento). La composizione complessiva dei traffici per settore rimane in linea con quella del 2018 ed il traffico commerciale continua a prevalere sugli altri.

La gestione del demanio risente fortemente della mancata acquisizione di beni relativi al porto di Chioggia ancora intestati principalmente alla Camera di commercio di Venezia e Rovigo attraverso l'Azienda speciale della stessa denominata "ASPo" che attualmente continua a svolgere funzioni più propriamente di competenza dell'AdSP.

Per quanto riguarda la gestione in concessione del demanio, appare necessario porre in essere azioni concrete volte ad assicurare maggiore trasparenza e concorrenzialità nelle scelte dei concessionari, trasparenza che dalla situazione in essere non appare così evidente.

L'AdSP con decreto n. 350 del 24 dicembre 2019 ha effettuato la revisione periodica delle partecipazioni societarie contenente la situazione al 31 dicembre 2018 ed inoltre ha adottato il Regolamento per l'esercizio del "controllo analogo" delle proprie società *in house*.

Nel corso dell'anno 2019 sono stati gestiti numerosi contenziosi aventi significativi impatti sul bilancio dell'Ente, fra i quali particolare rilevanza hanno quelli per risarcimento danni da patologie conseguenti ad esposizione ad amianto. Per quanto riguarda l'esposizione in bilancio dei rischi legati a contenziosi si evidenzia come, anche per il 2019, nonostante i rilievi formulati da questa Corte nel precedente referto, gli stessi siano stati evidenziati solo nel bilancio di previsione finanziario in specifico capitolo mentre nulla figura nei prospetti di stato patrimoniale e conto economico a titolo di fondo rischi. Considerata l'anomalia di tale costruzione di bilancio - che peraltro condiziona la rappresentazione del risultato di esercizio nel bilancio economico patrimoniale - e la permanente posizione difforme alle indicazioni fornite dalla Corte e dal Mims, il Collegio dei revisori dei conti avrà cura di verificare che l'AdSP effettui gli opportuni aggiustamenti e i necessari prudenziali appostamenti nel bilancio economico patrimoniale.

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).

Con riferimento alle risultanze del bilancio finanziario, l'avanzo di amministrazione, risultante alla data del 31.12.2019 ammonta ad euro 11.472.470, di cui indisponibili euro 5.739.156; le entrate si attestano a 56,95 mln (-59,23 per cento sul 2018) mentre le uscite a 63,92 mln (-59,29 mln sul 2018). La rilevante diminuzione delle entrate in conto capitale e delle corrispondenti uscite è riferibile essenzialmente alla assenza nel 2019 di contributi da parte dello Stato per specifici finanziamenti, che nel 2018 erano pari a euro 74,86 mln, e ad una corrispondente ridotta attività di investimento.

I residui attivi 2019 ammontano in chiusura a complessivi euro 172.077.633 diminuiti di euro 12.200.764 rispetto a quelli iniziali (euro 184.278.396), di cui euro 8.522.272 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 163.555.361 provenienti dalla gestione dei residui degli anni precedenti, principalmente contributi dello Stato per la realizzazione di opere infrastrutturali il cui incasso è strettamente correlato alla realizzazione delle stesse e riferibile in gran parte alla realizzazione dell'opera "Hub Portuale di Venezia" nonché a residui da concessioni demaniali.

Il totale dei residui passivi al 31 dicembre 2019 ammonta ad euro 225.360.367, con una diminuzione di euro 5.975.244 rispetto a quelli iniziali (euro 231.335.611), di cui euro 32.850.810 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 192.509.557 provenienti dalla gestione dei residui degli anni precedenti.

Il conto economico fa registrare un utile di euro 10.502.315, in diminuzione rispetto a quello dell'esercizio precedente di euro 13.502.052. Nel bilancio riclassificato il valore della produzione, ammonta complessivamente ad euro 52.229.665 rispetto al valore complessivo di euro 125.723.149 del 2018.

I costi totali dell'esercizio ammontano ad euro 40.462.570 – esclusa IRAP per euro 418.640 classificata con voce a parte nel conto economico – rispetto al valore complessivo di euro 110.910.761 del 2018.

Lo stato patrimoniale presenta un attivo di euro 547.507.713 che contiene il valore delle immobilizzazioni, pari ad euro 313.571.186, superiore al valore del precedente esercizio (euro 306.680.463)

Si dà atto che l'Ente ha redatto, per il secondo anno il bilancio consolidato.

Allo stato attuale l’Autorità di sistema portuale presenta il bilancio economico patrimoniale ribaltando in esso i dati della contabilità finanziaria piuttosto che un sistema integrato di scritturazione contabile in linea con le previsioni del DPR n. 97 del 2003. Essendo imminente l’adozione del regolamento di armonizzazione dei sistemi contabili degli enti pubblici non economici previsto dal d.lgs. n. 91 del 2011, si auspica il superamento di tale problematica. Notevoli saranno gli effetti della pandemia ancora in corso nel bilancio 2020 che vedrà certamente una forte discontinuità con quello degli esercizi precedenti, con particolare riferimento alla rilevante contrazione dei proventi, soprattutto per tasse di ancoraggio, tasse portuali e canoni e che verrà controbilanciata dagli specifici contributi statali volti ad arginare l’impatto causato dalla diffusione del virus Covid 19.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE CONTROLLO ENTI -

