



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

2022

Determinazione del 4 luglio 2024, n. 106





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

2022

Relatore: Consigliere Maria Laura Prislei

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dati la
dott.ssa Rosaria Calafato

Determinazione n. 106/2024



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 4 luglio 2024,

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 2022, 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;



CORTE DEI CONTI

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 Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per l'esercizio 2022;

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 di amministrazione e di controllo - 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 2022 dell'AdSP del Mare Adriatico settentrionale - corredato dalle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo - 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

firmato digitalmente

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci

firmato digitalmente

DIRIGENTE

Fabio Marani

(f.to digitalmente)

Depositato in segreteria

INDICE

PREMESSA.....	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO	2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO.....	8
2.1 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo.....	10
3. IL PERSONALE.....	12
3.1 Assetto organizzativo.....	12
3.2 La dotazione organica e il personale in servizio.....	14
3.3 Questioni attinenti al rapporto di lavoro del personale.....	15
3.4 Spesa del personale.....	16
3.5 Trasparenza e valutazione della <i>performance</i> amministrativa	20
3.6 Collaborazioni esterne.....	22
3.7 Verifica dei limiti di spesa	23
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	24
4.1 Piano regolatore portuale.....	25
4.2 Piano operativo triennale.....	27
4.3 Programma triennale dei lavori pubblici	33
4.4 Interventi finanziati dal PNRR e dai fondi complementari al PNRR.....	34
5. ATTIVITA' ISTITUZIONALE	40
5.1 Attività promozionale	40
5.2 Attività negoziale	40
5.3 Regolazione dei servizi c.d. ausiliari di interesse generale.....	42
5.4 Manutenzione delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione	46
5.5 Operazioni e servizi portuali e altre attività industriali e commerciali svolte nell'ambito portuale e lavoro portuale temporaneo	53

6. TRAFFICO PORTUALE	57
7. GESTIONE DEL DEMANIO	60
8. PARTECIPAZIONI	64
8.1 APV Investimenti S.p.A.	65
8.2 <i>Venice newport container and logistics</i> S.p.A. - Vncl.....	66
8.3 Esercizio Raccordi Ferroviari – ERF S.p.A.	67
8.4 APVS S.r.l.	67
8.5 Chioggia Terminal crociere s.r.l. in liquidazione	68
8.6 Consorzio Formazione Logistica Intermodale - CFLI	68
9. CONTENZIOSO	69
10. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE.....	71
10.1 Dati salienti della gestione	71
10.2 Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate	71
10.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui.....	79
10.4 Conto economico	84
10.5 Stato patrimoniale.....	88
11. CONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO DELL'ADSP	93
12. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	95

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Emolumenti e rimborsi spese organi amministrazione e controllo.....	10
Tabella 2 - Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP - 2021-2022.....	15
Tabella 3 - Spesa per il personale AdSP - 2021-2022.....	18
Tabella 4 - Costo medio unitario personale.....	19
Tabella 5 - Premi erogati all'esito della valutazione della <i>performance</i>	20
Tabella 6 - Piano triennale opere pubbliche	34
Tabella 7 - Interventi finanziati dal PNC e dal PNRR.....	38
Tabella 8 - Spese sostenute per relazioni pubbliche (2021-2022)	40
Tabella 9 - Procedure negoziali	41
Tabella 10 - Affidamenti diretti - art. 1, comma 2, lett. a) d.l. n. 76 del 16 luglio 2020	41
Tabella 11 - Servizi di interesse generale.....	45
Tabella 12 - Spese manutenzione opere portuali.....	46
Tabella 13 - Interventi di manutenzione straordinaria	47
Tabella 14 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali	51
Tabella 15 - Opere di grande infrastrutturazione	52
Tabella 16 - Traffico di merci e passeggeri - Venezia e Chioggia	59
Tabella 17 - Rapporto accertamenti/entrate correnti da concessioni demaniali- incidenza.....	63
Tabella 18 - Principali saldi contabili della gestione.....	71
Tabella 19 - Andamento entrate accertate e uscite impegnate.....	72
Tabella 20 - Andamento entrate e delle uscite.....	73
Tabella 21 - Rendiconto finanziario - Parte entrata.....	75
Tabella 22 - Entrate tributarie	76
Tabella 23 - Redditi e proventi patrimoniali	76
Tabella 24 - Rendiconto finanziario - parte uscita	77
Tabella 25 - Residui attivi per anno di formazione.....	79
Tabella 26 - Residui passivi per anno di formazione	81
Tabella 27 - Situazione amministrativa e gestione residui.....	84
Tabella 28 - Conto economico (art. 38, c. 1 Regolamento amministrazione contabilità AdSP)	86
Tabella 29 - Conto economico riclassificato ex art. 2425 Codice civile	87

Tabella 30 – Stato patrimoniale attività	88
Tabella 31 – Stato patrimoniale passività.....	90
Tabella 32 - Conto economico consolidato AdSP	93
Tabella 33 – Stato patrimoniale consolidato AdSP – Attivo	94
Tabella 34 – Stato patrimoniale consolidato AdSP - Passivo	94
Tabella 35 – Stato patrimoniale consolidato AdSP. Dettaglio composizione e rettifiche della voce debiti.....	94

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 – Assetto organizzativo	13
Figura 2 – Assetto delle partecipazioni dell’ AdSP	65

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, il risultato del controllo eseguito, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2022 dell'AdSP del mare Adriatico settentrionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo successivamente intervenute.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2021, è stato approvato con determinazione n. 60 del 18 maggio 2023 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 93.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

Le Autorità di sistema portuale, di seguito anche AdSP, hanno essenzialmente funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti. 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.

Il quadro normativo di riferimento entro il quale le Autorità operano è costituito dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, nonché dalle altre disposizioni di interesse per il settore dei porti, già richiamate nelle precedenti relazioni. In particolare, il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 è significativamente intervenuto sulla previgente legislazione portuale, modificando gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani con l'istituzione, in luogo delle preesistenti Autorità portuali, delle Autorità di sistema portuale, enti pubblici non economici anch'essi dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

In tale contesto normativo si colloca la nascita dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale (di seguito anche AdSP MAS) comprendente i porti di Venezia e Chioggia, succeduta all'Autorità portuale di Venezia.

Nelle relazioni per gli esercizi 2020 e 2021 sono state citate le molteplici misure di sostegno al settore portuale, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da "Covid-19," che hanno avuto impatto sulla gestione dell'Ente anche per l'annualità di bilancio all'odierno esame.

A tali misure si sono aggiunti gli ulteriori interventi di sostegno, a partire dal 2021, previsti dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021, art. 1, cc. 662, 666, 729 e 731), nonché gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) stanziati dall'art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e all'aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche). Il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale, previsto

dal provvedimento legislativo da ultimo citato, prevede investimenti per complessivi 2,8 mld, ripartiti con il decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Mims (oggi Ministero delle infrastrutture e trasporti - Mit) del 13 agosto 2021, n. 330. Di questi, euro 172.450.000 sono specificamente destinati all'Autorità in esame; inoltre, con decreti del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, del Ministero della transizione ecologica e del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, sono stati assegnati all'AdSP circa 18,8 milioni a valere sul PNRR, di cui 11.881.637 euro nell'ambito dell'investimento 1.1 "Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti (*Green Ports*)" della Missione 3 - componente 2 ed euro 7.000.000 nell'ambito dell'investimento 2.1 "Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo" della Missione 2 - componente 1. Dei dettagli circa la destinazione di tali risorse si dà conto nel paragrafo 4.4.

Da ultimo si richiama il d.l. n. 19 del 2 marzo 2024, convertito con modificazioni dalla l. n. 56 del 29 aprile 2024, contenente "ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR", con il quale all'art.1, comma 6, è stata operata una rimodulazione degli interventi finanziati dal PNC e contenuti nel decreto n. 59 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, riguardanti, tra l'altro, le AdSP. Per molti programmi delle AdSP c'è stata una ridefinizione solo temporale, con lo storno dei fondi previsti per il 2024 e 2025 e il rifinanziamento nella medesima misura nel 2027 e 2028. Inoltre, ai sensi dell'art. 1, comma 11, al fine di adeguare i programmi e gli interventi del PNC ai rifinanziamenti e alle riduzioni disposte, con decreto del Mef, adottato di concerto con il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, da emanare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del d.l. n. 19 del 2024, si provvederà all'aggiornamento dei cronoprogrammi procedurali contenenti gli obiettivi iniziali, intermedi e finali dei programmi e degli interventi del medesimo Piano, fermo restando il rispetto del cronoprogramma finanziario.

L'occasione del PNRR e il rilevante afflusso di finanziamenti per lo sviluppo del settore ha posto in evidenza come il sistema portuale in generale rappresenti un settore di rilievo strategico per l'economia nazionale e lo sviluppo del Paese, venendo a costituire un asse portante della politica della mobilità in Italia, anche in connessione con le reti intermodali europee, oltre che volano delle iniziative economiche che coinvolgono le aree urbane e suburbane in cui i porti insistono, come si evince dalle indicazioni programmatiche contenute

nei documenti annuali di finanza pubblica, anche degli esercizi più recenti, e da ultimo dalle linee di riforma e di intervento contenute nel PNRR, adottato dall'Italia ai sensi del Regolamento Ue n. 2021/241 ed approvato dalla Commissione europea.

In questi ambiti, già il Documento di economia e finanza (DEF) 2019 e quello del 2020 avevano dedicato particolare attenzione alla necessità di riordino “del sistema delle concessioni demaniali marittime, per semplificare i processi e connotare l'attività di gestione del demanio per il suo chiaro contenuto economico e per la valenza strategica che riveste per lo sviluppo e la crescita del porto e delle attività indotte, garantendo uno sviluppo dei sistemi portuali reciprocamente integrato” e richiamato l'urgenza di emanare il regolamento previsto dal citato d.lgs. n. 169 del 2016, come modificato dal d.lgs. n. 232 del 2017.

Tale questione è confluita fra le linee di sviluppo contemplate dal PNRR, unitamente alla semplificazione delle procedure di pianificazione strategica relativa ad opere portuali e ad interventi di riforma ed investimento per diffondere gli impianti di *cold ironing* e migliorare la sostenibilità ambientale dei porti.

La materia delle concessioni del demanio portuale è stata di recente ridefinita con la integrale sostituzione del testo dell'art. 18 della l. n. 84 del 1994 ad opera dell'art. 5, c. 1, l. 5 agosto 2022 n. 118, in vigore dal 27 agosto 2022, il cui decreto attuativo, volto a definire i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, i limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari nel rispetto del principio di concorrenza è stato emanato il 28 dicembre 2022. Le norme emergenziali, e segnatamente l'art. 199, c. 3, del d.l. n. 34 del 2020, sono intervenute anche sul delicato terreno delle proroghe dei rapporti autorizzatori e concessori già scaduti all'atto della dichiarazione dello stato di emergenza pandemica e ancora in corso nel maggio del 2020, alla data di emanazione del decreto legge, postergandone la durata *ex lege* per 12 mesi. Per effetto dell'art. 5, c. 3 bis, del d.l. 21 ottobre 2021, n. 146, convertito dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, le proroghe dei rapporti concessori rilasciate ex art. 36 cod. nav. e 18 l. n. 84/994 e per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri sono state elevate a 24 mesi, sia pure con salvaguardia degli esiti di eventuali gare già bandite. L'applicazione di siffatte disposizioni evidentemente influisce sull'ordinaria sequenza di scadenze e rinnovi delle concessioni in argomento, anche per il 2022.

Con specifico riferimento all'AdSP MAS, va richiamato l'art. 3 del decreto legge 1° aprile 2021,

n. 45, convertito, con modificazioni, dalla l. 17 maggio 2021, n. 75 con il quale 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 e gestione di punti di attracco, fuori dalle acque protette della Laguna di Venezia, utilizzabili dalle navi adibite al trasporto di passeggeri di stazza superiore a 40 mila tonnellate e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici. Il bando di cui sopra è stato pubblicato il 29 giugno 2021. Gli atti posti in essere dall'Autorità per l'indizione del concorso di idee di cui sopra sono stati oggetto di ricorso da parte di una società innanzi al TAR Veneto. L'impugnativa è stata accolta con sentenza n. 612 del 26 aprile 2022, successivamente impugnata davanti al Consiglio di Stato dall'AdSP con decreto presidenziale n. 779 del 14 giugno 2022. Con sentenza definitiva n. 08181 del 5 settembre 2023, il Consiglio di Stato ha confermato la sentenza di primo grado nella parte in cui ha annullato gli atti di indizione del concorso di idee¹, con conseguente obbligo di conformazione in capo all'Autorità.

Il decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103 convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 126 ha introdotto disposizioni per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, stabilendo la limitazione del transito delle grandi navi a tutela delle sue vie d'acqua urbane di interesse culturale (bacino di San Marco, canali di San Marco e della Giudecca). Il provvedimento è volto anche ad assicurare la continuità produttiva di stabilimenti di interesse strategico nazionale e la salvaguardia dei livelli occupazionali, mediante la previsione di specifiche misure di sostegno al reddito. Il decreto ha individuato un Commissario Straordinario, ai sensi dell'articolo 4, commi da 1 a 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, nella persona del Presidente dell'AdSP MAS, per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna².

Si segnala il decreto-legge 16 giugno 2022 n. 68, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto

¹ Il Consiglio di Stato ha confermato la sentenza del Tar nella parte in cui ha disposto l'annullamento della clausola c.d. "escludente" impugnata dalle società in quanto integrante vincolo conformativo idoneo a condizionare a monte la partecipazione al concorso di idee.

² Come si legge nel Piano operativo triennale 2022-2024 il Commissario Straordinario ha il compito di procedere alla progettazione, affidamento ed esecuzione di interventi per la realizzazione di punti di attracco temporanei nell'area di Marghera, manutenzione dei canali esistenti, interventi per il miglioramento dell'accessibilità nautica e sicurezza della navigazione, promozione di studi idrogeologici, geomorfologici e archeologici volti alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

2022, n. 108 con il quale è stata aggiornata la normativa riguardante l’Autorità per la Laguna di Venezia (denominata “Autorità per la laguna di Venezia – Nuovo Magistrato delle Acque”), chiamata, nel rispetto dei principi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, ad approvare il nuovo Piano morfologico della laguna di Venezia, da aggiornare ogni sei anni, finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all’arresto e all’inversione del processo di *deficit* sedimentario e di degrado del bacino lagunare. Nel mese di novembre 2023 è stato nominato dal Ministero dei trasporti il Presidente dell’Autorità per la laguna di Venezia. Il relativo provvedimento è stato vistato dalla Corte di conti in data 28 maggio 2024. Nelle more dell’avvio dell’operatività dell’Autorità predetta, il Piano è stato approvato dal Provveditorato interregionale, ai sensi dell’art. 4, comma 1-*quater* del suddetto d.l. n. 68 del 2022, convertito con modificazioni dalla l. 5 agosto 2022, n. 108³.

Sotto il profilo più strettamente finanziario-contabile si segnala che le AdSP sono inserite nel conto consolidato delle pubbliche amministrazioni ai sensi dell’art. 1 c. 3 della l. n. 196 del 2009 tra le “Amministrazioni locali” e sono soggette dal 1° gennaio 2019 alla rilevazione nel sistema Siope secondo le modalità previste dall’art. 14 della l. n. 196 del 2009.

Per quanto riguarda il tema già messo in evidenza nei precedenti referti relativo agli aiuti di Stato, che le AdSP riceverebbero sotto forma di esenzione dalla tassazione (Aiuto di Stato SA.38399 (2018/E), va ricordata la decisione del 4 dicembre 2020 della Commissione UE, che ha censurato l’esenzione dall’imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali, richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme UE in materia di aiuti di Stato, e che è stata impugnata ai sensi dell’art. 263 TFUE il 29 marzo 2021 davanti la Corte di Giustizia UE da tutte le AdSP. Al fine di risolvere la questione, l’art. 4-*bis*, c. 1, d.l. n. 68 del 2022, ha modificato l’art. 6, c. 9-*bis* della l. n. 84 del 1994, e chiarito che le AdSP rientrano fra i soggetti passivi dell’imposta sul reddito delle società (IRES). Tuttavia, il successivo comma 9-*ter* ha precisato che l’attività autoritativa di prelievo delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali

³ Per completezza d’informazione, si fa cenno al decreto legge n. 145 del 18 ottobre 2023, convertito con modificazioni dalla l. 15 dicembre 2023, n. 191, che all’art. 95 del d.l. n. 104 del 2020 (articolo che istituisce l’Autorità per la laguna di Venezia), inserendo il comma 15-*bis*, ha stabilito che “nelle more della piena operatività dell’Autorità per la laguna di Venezia e della definizione della procedura di liquidazione del concessionario Consorzio Venezia Nuova, in deroga a quanto previsto nel contratto di concessione e nei relativi atti aggiuntivi, le attività relative al primo ciclo di manutenzione straordinaria del MOSE sono affidate, fino al 31 marzo 2025, dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli-Venezia Giulia mediante procedure di evidenza pubblica espletate secondo le modalità previste dal Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente. È fatta salva la facoltà per l’Autorità di risolvere anticipatamente il contratto affidato dal Provveditorato ai sensi del primo periodo, ove ricorrano ragioni di pubblico interesse.

sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali non costituisce esercizio di attività commerciali, bensì di funzioni statali da parte di enti pubblici. Pertanto, in base alla legislazione nazionale vigente solo i canoni percepiti dalle AdSP in relazione alle concessioni demaniali e alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali sono considerati redditi diversi e, quindi, assoggettati all'Ires. A successivo decreto interministeriale, ad oggi non ancora emanato, è demandata la fissazione dei limiti minimi e massimi nonché dei criteri, rispettivamente per la commisurazione e l'applicazione - con provvedimenti delle stesse Autorità - di detti prelievi fiscali, a decorrere dall'anno di imposta 2022. Va richiamata a tale proposito la recente sentenza del Tribunale UE, depositata il 20 dicembre scorso, che ha deciso sul ricorso volto all'annullamento della decisione (UE) 2021/1757 della Commissione europea, causa T 166/21, concludendo nel senso che la decisione (UE) 2021/1757 della Commissione, del 4 dicembre 2020, relativa al regime di aiuti SA.38399 - 2019/C (ex 2018/E) cui l'Italia ha dato esecuzione - Tassazione dei porti in Italia, è annullata nella parte in cui essa qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica. Per il resto, il ricorso è respinto. In tale prospettiva, il Tribunale dell'Unione europea conferma che non è lecita l'esenzione dei redditi delle AdSP nazionali, se non quelli generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'articolo 16 della legge n. 84/1994, aspetto su cui peraltro il legislatore del 2022 aveva già provveduto a non qualificare tale attività come esercizio di attività commerciale.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

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

Il Presidente ed il Comitato di gestione delle AdSP sono nominati per un quadriennio rispettivamente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con decreto del Presidente dell'AdSP stessa.

Il Presidente, scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, è titolare di poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione e responsabile della gestione delle risorse finanziarie, in attuazione del piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera b della l. n. 84 del 1994. I relativi emolumenti sono stati stabiliti nella misura massima prevista per tutte le AdSP dal d.m. n. 456 del 16 dicembre 2016, ovvero 230 mila euro lordi annui, di cui una parte fissa, non superiore a 170 mila euro ed una parte variabile, non superiore a 60.000 euro, legata ad obiettivi determinati annualmente con una direttiva del Ministro delle infrastrutture nella quale sono indicate anche le modalità di rilevazione e di monitoraggio dei risultati. L'attuale Presidente dell'AdSP è stato nominato con d.m. n. 224 del 28 maggio 2021 successivamente ad un periodo di commissariamento durato dal 6 agosto 2020 fino alla nomina del Presidente.

Componenti del Comitato di gestione dell'AdSP MAS sono il Presidente dell'Autorità, il Direttore marittimo del Veneto, il Comandante del Porto di Chioggia, un rappresentante della Città metropolitana di Venezia e un rappresentante della Regione Veneto.

Al Comitato di gestione è affidata la pianificazione strategica dell'Autorità, con la predisposizione dapprima del Documento di pianificazione strategica di sistema e, a seguire, con l'adozione e approvazione dei Piani regolatori portuali. Al Comitato stesso compete l'adozione del Piano operativo triennale (che individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche), nonché 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, 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.

Il Comitato di gestione è stato nominato con decreto presidenziale n. 662 del 31 agosto 2021. Per quanto riguarda i compensi, al Presidente nel 2022 è stato corrisposto un emolumento pari a euro 230 mila (137 mila nel 2021) più rimborsi spese pari a euro 23 mila (euro 12 mila nel 2021); a carico dell'Ente restano anche i contributi previdenziali per euro 24 mila. 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 i rimborsi spese. Per tale voce nel rendiconto finanziario gestionale del 2022 risultano impegni per euro 2.600 (1.324 nel 2021).

Il Collegio dei revisori dei conti in carica per l'esercizio in esame - composto da tre membri effettivi e tre supplenti, tutti iscritti all'albo dei revisori legali dei conti - è stato nominato con decreto Mims n. 427 del 28 ottobre 2021 per quattro anni a decorrere dal 15 novembre 2021. I relativi compensi, nelle more del perfezionamento del decreto interministeriale di cui all'art. 13, comma 2, del d.lgs. n. 169 del 2016 che ne avrebbe dovuto stabilire la misura, sono stati rapportati dal MIT al compenso spettante al Presidente dell'Autorità portuale, nella misura dell'8 per cento al Presidente del Collegio, del sei per cento per i componenti effettivi, dell'1 per cento per i componenti supplenti. In dettaglio, è stata prevista in euro 18.400 l'indennità di carica per il Presidente, in euro 13.800 quella per i componenti effettivi del Collegio ed in euro 2.300 quella per i componenti supplenti. In ordine a tale ultimo emolumento, non legato ad attività effettivamente svolte, questa Corte richiama le osservazioni già formulate nei precedenti referti relativamente alla corresponsione di una indennità erogata a prescindere dalla partecipazione ai lavori e dunque in contrasto con le primarie esigenze di contenimento ed efficientamento della spesa pubblica.

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 62.253 (euro 59.031 nel 2021). 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.

Va ricordato il d.p.c.m. 23 agosto 2022 n. 143 che ha determinato, a partire dai prossimi rinnovi, i compensi, i gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai componenti gli organi di amministrazione e controllo degli enti pubblici secondo un criterio di gradualità che tiene

conto delle dimensioni economico-patrimoniali degli enti, della complessità gestionale degli stessi, del ruolo e del numero degli organi.

2.1 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Nel prospetto che segue è riportata, distintamente per gli esercizi finanziari 2021 e 2022, 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	2021	2022	Var. ass.	Var. %	Incid.
Compensi Presidente	136.865	230.000	93.135	68,05	67,15
Rimborsi spese Presidente	12.172	23.148	10.976	90,17	6,76
Contributi INAIL (Presidente)	48	83	35	72,92	0,02
Contributi INPS (Presidente)	30.406	24.449	-5.957	-19,59	7,14
Compensi Commissario straordinario	80.787	0	-80.787	-100	0
Rimborsi spese Commissario straordinario	1.014	0	-1.014	-100	0
Contributi INAIL (Commissario)	0	0	0	0	0,00
Contributi INPS (Commissario)	0	0	0	0	0,00
Gettone di presenza e oneri accessori Comitato di gestione	880	1.457	577	65,57	0,43
Rimborsi spese Comitato di gestione	444	1.144	700	157,66	0,33
Compensi e oneri accessori Collegio dei revisori	56.482	57.167	685	1,21	16,69
Rimborsi spese Collegio revisori conti	2.549	5.086	2.537	99,53	1,48
TOTALE	321.647	342.534	20.887	6,49	100

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP MAS

L'incremento a livello complessivo va principalmente ricondotto alle maggiori spese per la ripresa degli spostamenti a seguito della cessazione dello stato di emergenza.

Per quanto riguarda l'indennità di trasferta- erogata anche nel corso del 2022 in favore del Collegio dei revisori dei conti, soppressa con carattere di generalità per tutte le amministrazioni pubbliche dall'art. 1, c. 214 della legge 23 dicembre 2005, n. 266 - si conferma, ancora una volta, di non poter condividere l'interpretazione adottata a suo tempo, dal Mef e dal Mit e suffragata peraltro, anche dalla circolare n. 6339 del 7 marzo 2018, nella quale si esprime 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".

In particolare, non si condivide la motivazione dei suddetti Ministeri in quanto la soppressione

dell'indennità di trasferta non attiene al profilo ordinamentale degli enti di che trattasi ma è espressione di un obiettivo di contenimento della spesa, corollario di principi generali di coordinamento di finanza pubblica che va osservato da tutti gli enti che concorrono al consolidamento dei conti pubblici e anche dalle AdSP inserite, come detto, nel conto consolidato delle pubbliche amministrazioni ai sensi dell'art. 1 c. 3 della l. n. 196 del 2009.

Organismo di partenariato della risorsa mare

Per completezza di informazione va citato l'Organismo di partenariato della risorsa mare, istituito a norma dell'art. 11 bis della legge n. 84 del 1994, il quale, pur non facendo parte degli organi dell'AdSP, è chiamato a svolgere funzioni di confronto partenariale, sia nella fase di programmazione sia in quella di attuazione. In particolare, l'Organismo si esprime in ordine all'adozione degli atti di programmazione, 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 di gestione ex art. 9, c. 5, lettera l) della citata l. n. 84 del 1994.

Per quanto riguarda l'AdSP MAS, l'Organismo predetto è stato costituito ed i componenti nominati con decreto n. 665 del 7 settembre 2021, senza oneri per l'Ente in quanto, per l'espletamento delle proprie funzioni, lo stesso si avvale delle strutture del Segretariato generale.

3. IL PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali, l'AdSP si avvale della Segreteria tecnico-operativa composta, in sede di prima applicazione del d.lgs. n. 169 del 2016, da personale proveniente dalla soppressa Autorità portuale di Venezia, nel contingente e nella composizione quantitativa già in essere.

Con decreto del Commissario straordinario n. 602 del 6 maggio 2021, l'Ente ha poi disposto la ridefinizione dell'organizzazione degli uffici della Segreteria tecnico-operativa e la ricognizione delle competenze e degli incarichi conferiti al personale. Della nuova dotazione organica si dirà più avanti.

Segretariato generale

Al vertice amministrativo della Segreteria tecnico - operativa è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente. Ai sensi del d.lgs. n. 169 del 2016, per l'individuazione di tale figura, che deve contemperare profili fiduciari e di imparzialità e deve tenere conto dei requisiti generali previsti per l'accesso alla dirigenza pubblica, è prevista una procedura selettiva⁴ ed il possesso di comprovata esperienza manageriale o di qualificazione professionale nel settore e nelle materie amministrativo-contabili⁵.

Con delibera n. 10 del 10 settembre 2021 il Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'AdSP, ha nominato il Segretario generale per il quadriennio 2021-25, assunto con contratto di lavoro a tempo determinato.

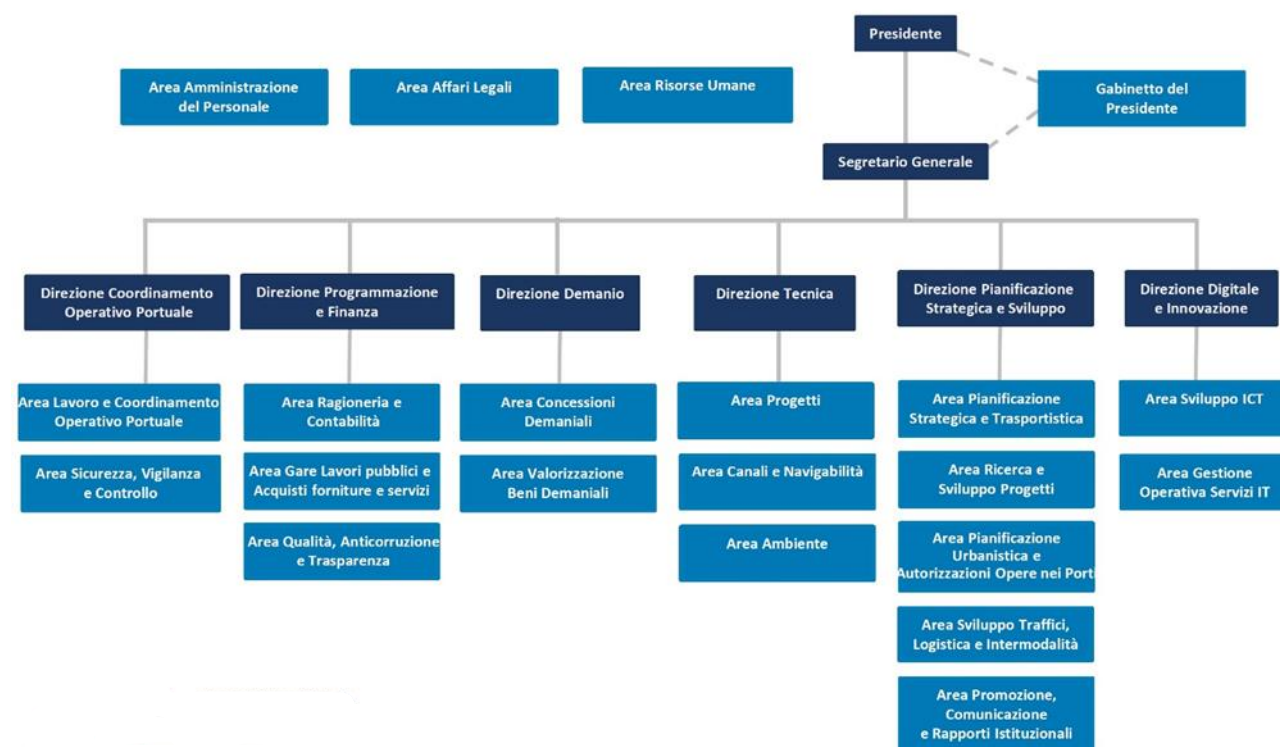
L'attuale assetto organizzativo dell'Ente, riportato nella figura seguente, è stato approvato con decreto del Presidente n. 1028 del 2023 (rispetto al precedente assetto organizzativo è stata aggiunta la Direzione digitale e innovazione nella quale sono confluite le due aree "Sviluppo

⁴ 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".

⁵ 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.

ICT” e “Gestione operativa servizi IT” precedentemente allocate nella Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo).

Figura 1 – Assetto organizzativo



Fonte: sito internet dell'AdSP

Sportello unico amministrativo (SUA)

Il SUA, particolarmente rilevante nell'ambito delle azioni da porre in essere con il Piano nazionale di ripresa e resilienza, costituisce uno strumento indispensabile per semplificare i procedimenti amministrativi, portuali, demaniali e per interoperare con i sistemi applicativi degli altri Enti pubblici coinvolti nei processi decisionali, coerentemente con le regole tecniche previste dal Codice dell'amministrazione digitale - CAD e dalle linee guida dell'Agenzia per l'Italia digitale (AgID).

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.

Con delibera n. 10 del 24 settembre 2021, il Comitato di gestione ha approvato il regolamento

che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo, secondo le Linee Guida approvate dal Ministero vigilante.

In sede istruttoria l'AdSP ha precisato che è stata completata la digitalizzazione di un primo consistente gruppo di procedure amministrative, che è in fase di collaudo, ed è previsto entro il 2024 il completamento del secondo gruppo di procedure.

L'Ente ha comunque segnalato di essere tenuto ad operare anche attraverso lo Sportello unico doganale e dei controlli - SUDOCO - coordinato dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e disciplinato con d.p.r. 29 dicembre 2021, n. 235, il cui scopo è quello di coniugare la tutela e la competitività dei mercati riducendo i tempi e quindi i costi dello sdoganamento della merce attraverso il dialogo per via telematica tra tutte le amministrazioni coinvolte nel processo stesso. Appare necessario che tali nuovi strumenti possano essere informaticamente coordinati e quindi costituire un'effettiva semplificazione delle attività amministrative e dei rapporti con i cittadini e le imprese.

3.2 La dotazione organica e il personale in servizio

La prima struttura organizzativa, definita dal decreto Presidenziale n. 44 del 2017, è stata annualmente oggetto di modifiche, a partire dal 2018, compreso il 2022, e di nuovo modificata nel 2023.

Come già detto nel precedente referto, con la delibera n. 14 del 12 novembre 2021, il Comitato di gestione ha adottato una nuova pianta organica unitaria per il porto di Venezia e quello di Chioggia, approvata dal Mims il 19 novembre 2021, che prevedeva complessivamente n. 100 unità di personale (il Segretario generale, 6 unità con qualifica dirigenziale, 31 unità con qualifica di quadro e 62 unità impiegate di varia qualifica).

Con la conferenza di servizi del 16 novembre 2021, avente ad oggetto "la definizione delle modalità di subentro ex d.lgs. n. 169 del 2016 di AdSP MAS nella gestione del porto di Chioggia, in relazione ai fabbricati portuali insistenti su aree demaniali, intestati alla CCIAA ed in uso ad A.S.Po., nonché in relazione ai dipendenti in forza presso A.S.Po.", le Amministrazioni partecipanti hanno individuato un percorso amministrativo condiviso per il subentro di AdSP MAS nella gestione del porto di Chioggia. Su quanto deliberato nella citata conferenza il Dipartimento della funzione pubblica si è espresso positivamente in data 23 novembre 2021; con delibera n. 1 del 27 gennaio 2022, il Comitato di gestione ha incrementato

l'organico della Segreteria tecnico operativa (approvato dal Mims con nota prot. n. 2901 del 31 gennaio 2022), per tener conto, appunto del subentro dell'AdSP nelle attività già in capo all'Azienda speciale per il porto di Chioggia - A.S.Po., inclusa la presa in carico della dotazione di personale di detta Azienda. A decorrere dal mese di febbraio 2022 il personale dipendente di A.S.Po. è stato assunto, con contratto di lavoro a tempo indeterminato presso AdSP MAS. Si tratta complessivamente di n. 5 risorse, per un onere complessivo di circa 275.000 di euro. Inoltre, con delibera n. 9 del 27 giugno 2022 (approvata dal Mims con nota prot. n. 21478 del 5 luglio 2022), il Comitato di gestione ha ulteriormente modificato la pianta organica, prevedendo l'incremento di n. 1 unità di 3° livello presso l'Area pianificazione e autorizzazione opere nei porti e la contestuale diminuzione di n. 1 unità di 1° livello.

La nuova pianta organica prevede complessivamente 105 unità (il Segretario generale, 6 dirigenti, 31 quadri e 67 impiegati).

Nel corso del 2022 non vi sono state cessazioni di personale a tempo indeterminato mentre si è concluso un rapporto di lavoro subordinato a tempo determinato alla scadenza. Le assunzioni di personale a tempo indeterminato riguardano soltanto il personale A.S.Po.

Tabella 2 - Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP - 2021-2022

	Pianta organica (delibera n. 14 del 2021)	in servizio al 2021		Pianta organica (delibera n. 9 del 2022)	in servizio al 2022	
		Tempo indeterminato	Tempo determinato		Tempo indeterminato	Tempo determinato
Segretario generale	1		1	1		1
Dirigenti	6	4		6	4	
Quadri	31	24		31	24	
Impiegati	62	56	2*	67	63	2**
Totale	100	84	3	105	91	3

*Una unità è stata assunta per fronteggiare un'esigenza della Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo (il cui rapporto di lavoro è stato trasformato a tempo indeterminato nel 2022) e un'altra è stata assunta con oneri a carico dei progetti europei per un anno (il cui rapporto di lavoro è cessato il 19 settembre 2022).

**2 assunzioni per ottemperare agli obblighi di cui alla l. 68/1999 (una delle due unità copre anche l'assenza di una persona con diritto alla conservazione del posto di lavoro).

Fonte: AdSP MAS

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. 30 marzo 2001, n. 165. La stessa norma dispone che le AdSP adottano criteri e modalità per il

reclutamento del personale nel rispetto dei principi di cui all'articolo 35, comma 3, del decreto legislativo n. 165. 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, come evidenziato nei precedenti referti, dispone sia di un proprio Regolamento per il reclutamento del personale, emanato con decreto n. 738 del 16 marzo 2022 ed approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con nota prot. n. 8934 del 17 marzo 2022, utilizzato per la predisposizione di bandi di conferimento degli incarichi dirigenziali e la copertura di varie qualifiche e profili professionali vacanti in pianta organica, sia di un Regolamento per le progressioni interne di carriera.

L'Ente, nel corso del 2022, ha proseguito con l'organizzazione del lavoro anche in modalità agile, secondo i principi definiti nel Piano organizzativo del lavoro agile (POLA) inserito all'interno del Piano integrato attività ed organizzazione 2022-2024 (PIAO) adottato con delibera del Comitato di gestione n. 10 del 27 giugno 2022.

L'AdSP ha provveduto alla pubblicazione delle informazioni concernenti i compensi percepiti dai propri dipendenti ai sensi dell'articolo 53 del d.lgs. n. 165 del 2001 e dell'articolo 18 del d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

3.4 Spesa del personale

Con delibera n. 5 del 20 maggio 2021 il Comitato di Gestione ha recepito l'accordo che in data 30 aprile 2021 è stato sottoscritto tra Assoport, Assologistica, Assiterminal, Fise-Uniport e le organizzazioni sindacali di categoria concernente il rinnovo del CCNL dei lavoratori dei porti, in particolare dei dipendenti delle Autorità di sistema portuale con qualifica di quadro, impiegato e operaio. Il CCNL dei lavoratori dei porti ha durata triennale dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2023.

Durante l'anno 2022 è stato ancora applicato l'accordo contrattuale siglato il 19 ottobre 2018, avente validità per l'anno 2018 ma che, prevedendo il tacito rinnovo, è rimasto operativo anche successivamente.

Gli emolumenti variabili al personale sono stati rappresentati in due distinti capitoli di spesa: i c.d. "emolumenti variabili al personale dipendente" e quelli da "contrattazione decentrata". I primi si attestano complessivamente ad euro 451.392 e consistono, in particolare, in premi di

produzione “sulla base del lavoro svolto”, erogati in anticipazione mensile per euro 174.906 e conguaglio annuale pari a 50.000⁶, in compensi per lavoro straordinario pari a euro 63.587, nonché in incentivi per la progettazione per euro 150.000.

Nel precedente referto questa Corte aveva sottolineato come non apparisse corretta l'erogazione dei premi di produzione in anticipazione, con conguagli pari a zero, rispetto alla necessaria verifica del raggiungimento degli obiettivi; la criticità permane anche per il 2022 in quanto il conguaglio di euro 50.000 operato in detto anno, pari a poco più del 10 per cento dell'accessorio totale, appare di particolare tenuità e non fa venir meno il generale obbligo di legare la corresponsione dei premi alla verifica dell'effettivo raggiungimento dei risultati cui i premi stessi sono finalizzati.

Gli oneri da contrattazione decentrata ammontano a euro 1.425.736, in aumento rispetto al 2021 (euro 744.211) e consistono in:

- premio di reperibilità per euro 11.486;
- premio di risultato dipendenti 2021 euro 257.286;
- premio raggiungimento obiettivo area dipendenti 2021 per euro 79.705;
- premio raggiungimento obiettivi dirigenti 2021 (euro 84.941);
- incremento premio di risultato 2021 da obiettivi di *performance* (euro 25.274);
- premio risultato 2022, polivalenza quota aggiuntiva 2022, una tantum vacanza contrattuale da erogarsi nel 2023 (euro 690.000);
- trattamento onnicomprensivo di polivalenza dipendenti 2022 (euro 209.042);
- *welfare* aziendale (euro 68.000).

L'Organismo indipendente di valutazione (Oiv) il 24 marzo 2023 ha validato le *performance* relative a tale voce del 2022 alla luce della relazione presentata dall'Ente.

Si sottolinea che nella precedente contrattazione di secondo livello, il Collegio dei revisori non aveva formulato specifici pareri in merito alla compatibilità dei costi oggetto della contrattazione decentrata con i vincoli di bilancio.

Nel corso del 2022 è stata avviata la contrattazione di secondo livello sulla cui piattaforma il Collegio dei revisori ha rilevato che i capitoli (ovvero “oneri derivanti dalla contrattazione

⁶ Contrattazione di II livello - compenso connesso al miglioramento dei processi produttivi in generale e basato sul raggiungimento di determinati indici di bilancio a livello di Ente, espressione di efficienza, efficacia ed economicità. L'ammontare del premio è determinato sulla base di lavoro svolto ed erogato tramite anticipazione mensile e conguaglio annuale.

decentrata o aziendale” e “altri oneri per il personale”) risultavano complessivamente non sufficienti a dare copertura agli oneri previsti.

L’accordo contrattuale di II livello tra l’AdSP e le OO.SS è stato poi sottoscritto, in una prima stesura, in data 7 giugno 2023 e recepito dal Comitato di gestione con delibera n. 15 del 30 novembre 2023, con validità 1° gennaio 2023 – 31 dicembre 2025. Su tale accordo sia il Collegio dei revisori, con verbale n. 14 del 26 giugno 2023, che il Mit con due successive note, rispettivamente, del 21 luglio 2023 e del 28 agosto 2023, avevano formulato dei rilievi in ordine alla compatibilità dei costi con i vincoli di bilancio. A seguito del ricevimento dell’ultima nota del MIT, in data 18 settembre 2023, l’AdSP ha riaperto i tavoli negoziali con le organizzazioni sindacali, conclusisi con la sottoscrizione di un accordo modificato in ordine al quale il Collegio dei revisori con verbale del n. 19 del 29 novembre 2023 ha attestato la copertura finanziaria dei relativi oneri per il triennio 2023-2025. Lo stesso è stato poi recepito dal Comitato di gestione in data 30 novembre 2023.

Tabella 3 - Spesa per il personale AdSP - 2021-2022

Tipologia emolumento	2021	2022	Incid. %	Δ%
Emolumenti fissi	3.445.884	3.563.428	46,47	3,41
Emolumenti variabili	446.553	451.392	5,89	1,08
Oneri da contrattazione decentrata	744.211	1.425.736	18,59	91,58
Oneri da rinnovi contrattuali	19.937	20.528	0,27	2,96
Emolumenti Segretario generale	143.995	213.927	2,79	48,57
Indennità e rimborso spese missioni in Italia	7.469	20.282	0,26	171,55
Indennità e rimborso spese missioni estero	3.838	20.714	0,27	439,71
Altri oneri per il personale	138.203	131.705	1,72	-4,70
Emolumenti altri*	12.833	42.767	0,56	233,26
Spese formazione	74.724	64.167	0,84	-14,13
Oneri previdenziali, assistenziali e fiscali	1.287.071	1.714.269	22,35	33,19
TOTALE	6.324.718	7.668.915	100	21,25

*Il capitolo accoglie spese per personale non dipendente: stagisti, lavoratori interinali.

Fonte: elaborazione Corte conti su dati bilancio AdSP

La tabella seguente evidenzia il costo medio unitario del personale nel 2021 e nel 2022, in base ai dati di costo, quali dettagliati in istruttoria.

L’AdSP ha confermato che gli scostamenti dei dati di costo annuo sottorappresentati (euro 6.235.570) rispetto a quelli di conto economico (euro 8.170.113) ed a quelli di spesa complessiva rendicontata (7.668.915) sono da ricondurre, principalmente agli elementi che sono considerati nel calcolo. Il costo annuo del personale per il 2022 considera esclusivamente gli importi erogati ai dipendenti mentre il dato riportato nel rendiconto finanziario e nel conto economico,

oltre agli importi erogati ai dipendenti, considera altre voci. La differenza tra il valore del rendiconto finanziario e del conto economico è dovuta al calcolo del TFR complessivo.

Tabella 4 - Costo medio unitario personale

Posizioni	2021				2022			
	Pianta organica approvata (delibera n. 14 del 2021)	Copertura effettiva organico	Costo annuo	Costo medio unitario	Pianta organica approvata (delibera n. 9 del 2022)	Copertura effettiva organico	Costo annuo	Costo medio unitario
DIRIGENTI	6*	3,87	881.250	227.713	6*	4	812.449	203.112
QUADRI	31	24,83	2.112.488	85.078	31	24	2.108.144	87.839
IMPIEGATI	62	52,77	2.975.503	56.386	67	59,27	3.314.977	55.931
Totali	99	81,47	5.969.241	73.269	104	87,27	6.235.570	71.452

*Escluso il Segretario generale.

Fonte: elaborazione Corte conti su dati AdSP

In ordine ai recuperi delle somme stipendiali erogate in passato in difformità del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 del 2010, l'Ente ha riferito che nel corso del 2022, per effetto dei ricalcoli effettuati in applicazione dell'art. 50 del d.l. n. 34 del 19 maggio 2020, convertito con l. n. 77 del 17 luglio 2020 e della circolare n. 8/E del 14 luglio 2021 dell'Agenzia delle Entrate nonché per effetto di alcuni controlli interni, è stato necessario variare gli accertamenti effettuati, pertanto il credito vantato nei confronti del personale dipendente è passato da 410.848 a 413.964, con un credito residuo al 31 dicembre 2022 pari ad euro 3.415,65, che continuerà ad essere recuperato ratealmente, fino ad esaurimento. Tale credito è comprensivo anche del recupero, iniziato nel 2019 e attualmente in corso, nei confronti del personale cessato.

Rispetto alla restituzione 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 di alta professionalità e specializzazione, l'Ente ha dichiarato di averne in corso il recupero dopo aver accertato (decreto n. 619 del 13 dicembre 2022), l'ammontare complessivo da recuperare in euro 35.208,25⁷.

Tuttavia, con nota del 14 luglio 2022 inviata al Mims, i vertici gestionali dell'Autorità hanno manifestato l'intenzione di voler sospendere il recupero di quanto collegato ai suddetti assegni, al fine di evitare l'instaurazione di contenziosi.

⁷ Gli importi recuperati nel corso dell'anno 2021 sono pari ad euro 2.864,34; gli importi recuperati nel corso del 2022 sono pari ad euro 8.530,94; il credito residuo al 31 dicembre 2022 è pari a euro 23.812,97.

Con nota del 18 luglio 2022, il Ministero vigilante, tenuto conto, tra l'altro, dell'avviso a suo tempo espresso dalla Corte dei conti (deliberazione n. 59 del 28 maggio 2019 come atualizzato nella determinazione n. 131 del 2 dicembre 2021 avente ad oggetto l'esercizio finanziario 2020),⁸ non ha condiviso quanto prospettato dall'Autorità di sistema portuale e di conseguenza ha ritenuto non appropriato interrompere il recupero delle somme in questione. L'Autorità ha pertanto continuato l'azione di recupero.

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

Descrizione	2021			2022			Δ% '22/'21
	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	
Segretario generale	2*	2	37.856	1	1	44.460	17,44
Dirigenti	4	5	78.753	4	4	66.232	-15,90
Quadri	24	25	148.103	24	24	143.308	-3,24
Impiegati	56	56	214.164	65	63	233.596	9,07
Totale	86	88	478.876	94	92	487.596	1,82

*Nel 2021 la carica di Segretario generale è stata ricoperta da due soggetti: il primo fino al 25 ottobre 2021 (in particolare ha ricoperto la carica di Segretario generale facente funzioni dal 17 luglio al 25 ottobre 2021 per scadenza del contratto nel mese luglio); il secondo dal 26 ottobre 2021 ad oggi.

Fonte: AdSP

Su specifica richiesta istruttoria, l'AdSP ha dichiarato che l'importo del premio erogato nel 2021 all'attuale Segretario generale (euro 7.856), è stato corrisposto in misura proporzionale al periodo di lavoro (poco più di due mesi). Inoltre, il precedente Segretario generale, in carica fino al 25 ottobre 2021, ha percepito un unico premio dell'importo pari ad euro 30.000.

3.5 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 Autorità di sistema portuale 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 annuale⁹

⁸ Nella determinazione n. 131 del 2 dicembre 2021 si è evidenziato che l'Ente, in sede istruttoria, aveva dichiarato di aver avviato le attività relative ai conteggi degli importi da recuperare, anche tenuto conto di quanto disposto dal d.l. 34 del 2020, per il quale "le somme..., se assoggettate a ritenuta, sono restituite al netto della ritenuta subita e non costituiscono oneri deducibili".

⁹ Ai sensi dell'art. 1, co. 14, l. n. 190 del 2012 e del paragrafo 3.1.1., p. 30 del Piano nazionale anticorruzione.

sull'efficacia delle misure di prevenzione definite dal citato PTPCT.

L'Ente ha provveduto a pubblicare, nell'apposita sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale, copia dei referti al Parlamento della Corte dei conti degli esercizi precedenti, ai sensi dell'articolo 33 del d.lgs. n. 33.

Come detto, dal 2018 l'AdSP si è dotata di un Organismo indipendente di valutazione (Oiv), 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. 27 ottobre 2009, n. 150], 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].

Nel corso del 2022 l'Oiv, nominato in forma monocratica con decreto n. 651 del 28 luglio 2021, ha supportato l'Ente nel processo di definizione della metodologia (e del Piano delle *performance*) monitorando il funzionamento complessivo del sistema di misurazione e valutazione, della trasparenza ed integrità, al fine della rilevazione dei risultati raggiunti relativamente alla *performance* organizzativa e della validazione della Relazione sulla *performance*.

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 863 del 23 dicembre 2022 è stato adottato l'aggiornamento al Piano delle *performance* 2022 (allegato n. 6 del PIAO 2022-2024 - anno 2022), con il quale sono stati definiti gli obiettivi strategici e specifici legati al sistema di valutazione del Segretario generale e del personale con qualifica dirigenziale.

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 838 dell'11 novembre 2022 è stato confermato, per il 2022, il sistema di misurazione e valutazione della *performance* (SMVP) - anno 2021, previo parere dell'Oiv (prot. n. 18415 del 20 ottobre 2022).

Il Collegio dei revisori dei conti ha dato atto che detto sistema è fondato su fattori e criteri oggettivi.

Con decreto del Presidente n. 911 del 23 marzo 2023 è stata approvata la "Relazione sulla *performance* 2022" che è stata successivamente validata dall'Organismo indipendente di valutazione.

L'Ente ha provveduto alla pubblicazione sul sito istituzionale del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) 2022-2024, annualità 2022, adottato con delibera del Comitato di gestione n. 10 del 27 giugno 2022, previsto dall'art.6 del decreto legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113. Nel piano confluiscono, in

un'ottica di semplificazione, i seguenti atti di pianificazione:

- piano delle *performance*;
- piano della prevenzione della corruzione e della trasparenza;
- organizzazione del lavoro agile; il piano dei fabbisogni del personale;
- la programmazione dei fabbisogni formativi.

3.6 Collaborazioni esterne

Pur non risultando imputazioni di somme sul capitolo di spesa per “consulenze e altre analoghe prestazioni professionali”, in sede istruttoria è emerso che l'Ente si è avvalso di professionalità esterne. La spesa comunicata è stata nell'anno di complessivi euro 8.500 (50.800 nel 2021) dei quali 5.500 a valere sul capitolo di bilancio relativo alla partecipazione a progetti europei, nazionali e regionali, ovvero incarichi svolti nell'ambito di progetti specifici che non gravano su risorse proprie dell'Ente. L'importo si riferisce ad un contratto di collaborazione coordinata continuativa stipulato nel corso del 2022, con l'assegnazione del ruolo di *financial manager* nell'ambito di un progetto europeo; il relativo onere è stato finanziato con i Fondi strutturali e d'investimento dell'Unione europea. Si richiama l'attenzione dell'Ente in ordine all'esigenza di garantire attraverso la corretta integrale rappresentazione contabile dei fatti di gestione la funzione anche informativa del bilancio.

Sono stati inoltre conferiti incarichi dall'Area Affari legali concernenti per lo più perizie e consulenze per complessivi euro 135 mila (111 mila nel 2021).

Con riferimento ai patrocinii legali, l'AdSP anche nel 2022 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.

In sede istruttoria, inoltre, l'AdSP ha comunicato di aver attribuito nel corso del 2022 n. 5 incarichi a professionisti per lo svolgimento di attività tecnico operative strettamente finalizzate alla realizzazione dei singoli progetti, nell'ambito del fondo complementare al PNRR per un importo complessivo nel triennio pari ad euro 737.500¹⁰, con imputazione sul capitolo di bilancio “Investimenti di cui al Piano nazionale per gli investimenti complementari”.

¹⁰ Quattro incarichi hanno durata biennale ed un incarico durata triennale.

3.7 Verifica dei limiti di spesa

In merito al rispetto dei limiti di spesa stabiliti per l'esercizio 2022, il Collegio dei revisori ha verificato e certificato che:

- risulta rispettata la norma di contenimento della spesa introdotta dal comma 591 dell'art. 1 della l. 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di Bilancio 2020), ai sensi della quale non è possibile effettuare spese per l'acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio della spesa sostenuta per le medesime finalità negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018. La spesa per acquisto di beni e servizi effettuata dall'AdSP nel 2022 – al netto delle voci la cui esclusione è consentita dalla norma stessa – ammonta ad euro 5.986.383 ed è inferiore al limite di euro 7.227.915¹¹;
- per quanto riguarda le spese di parte corrente per le attività informatiche non risultano più operanti i limiti di spesa previsti per il triennio 2020-2022 dai commi 610-613 dell'art. 1 della citata l. n. 160 del 2019, disposizioni abrogate dall'art. 53 comma 6 del d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;
- il limite di spesa per acquisto, esercizio e noleggio di autovetture (fissato al 30 per cento della spesa 2011) è stato osservato (spesa 2022 = euro 2.351; spesa 2011 = euro 7.936).

Il Collegio ha verificato, altresì, che l'Ente ha provveduto, al versamento al bilancio dello Stato di quanto dovuto ai sensi del citato comma 594 dell'art. 1 della l. 160 del 2019.

Con il mandato di pagamento n. 910 del 13 giugno 2022, pari ad euro 3.196, l'Ente ha infine provveduto al versamento a favore del bilancio dello Stato, previsto dall'art. 6 comma 21 del decreto legge n. 78 del 2010, delle minori spese effettuate ai sensi dell'art. 6, comma 14 della medesima legge.

¹¹ Dalla relazione del Collegio dei revisori al rendiconto generale per l'esercizio 2022, risulta che l'Ente ha potuto aumentare il limite di spesa nella misura del *surplus* di entrata corrente accertata nel 2021 rispetto alle entrate correnti accertate nel 2018 (+776.150) e che ai sensi della circolare del Mef n. 23 del 19 maggio 2022 è stato consentito nel 2022 di escludere dal limite di spesa e dalla determinazione della base di riferimento dello stesso gli oneri sostenuti per i consumi energetici (media della spesa 2016-2018 al netto dei consumi energetici pari a euro 6.451.766)

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

La pianificazione strategica portuale, disciplinata dal d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, assume come base di riferimento il Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss), che deve essere predisposto dalle AdSP in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Va sin d'ora sottolineato come l'iter per l'adozione del Documento di pianificazione strategica di sistema, nonostante il tempo trascorso, non si sia ancora perfezionato.

Il d.l. n. 121 del 2021, (conv. l. n. 156 del 2021) ha apportato modifiche all'art. 5 della legge n. 84 del 1994, semplificando le procedure e gli strumenti di programmazione.

In particolare, la novella citata semplifica e accelera l'attività programmatrice delle AdSP, volta a definire l'assetto complessivo e la destinazione d'uso delle aree portuali, eliminando la prevista adozione del Piano regolatore di sistema portuale, inizialmente concepito come unitario strumento di sintesi delle linee strategiche di sviluppo di tutti i porti del sistema, demandando ora al solo Documento di programmazione strategica di sistema il compito di individuare, per ciascun porto, gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario.

Va soggiunto che la Corte costituzionale, con sentenza del 26 gennaio 2023, n. 6 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale parziale del citato d.l. 10 settembre 2021, n. 121 ed in particolare dell'art. 4, c. 1 *septies* lett. a) introdotto, in sede di conversione, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), non prevede che il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) sia accompagnato da una relazione illustrativa che descriva i criteri seguiti nel prescelto assetto del sistema e gli indirizzi per la futura pianificazione; inoltre, è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale dello stesso art. 4, comma 1-*septies*, lettera a) del d.l. n. 121 del 2021, come convertito, nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1-bis, della legge n. 84 del 1994, prevede che il DPSS «è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge», a seguito di parere della regione territorialmente interessata da esprimere nel termine di quarantacinque giorni, anziché «è approvato, nei quarantacinque giorni successivi all'acquisizione del parere del

comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all'art. 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibili».

I Piani regolatori portuali (PRP), concepiti come piani territoriali di rilevanza statale, restano di competenza esclusiva delle AdSP con riferimento alle sole aree portuali e retroportuali; alle stesse Autorità, invece, residuano mere funzioni consultive con riguardo alle aree di interazione porto-città. È prevista inoltre, una previa intesa con gli enti territoriali competenti ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti viari e ferroviari di ultimo miglio.

In sintesi, l'AdSP è chiamata ad organizzare e programmare la propria attività in coerenza con la l. n. 84 del 1994 e ss.mm.ii., tenuto conto del d.lgs. n. 169 del 2016, e delle successive citate modifiche, anche attraverso l'adozione:

- del Piano regolatore portuale di cui si è detto;
- del Piano operativo triennale (POT), soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle, sulla base delle risorse finanziarie disponibili e secondo un ordine di priorità che dà conto del diverso livello di interesse ed urgenza che l'Autorità assegna a ciascun intervento;
- del Programma triennale delle opere pubbliche (Pto) ai sensi dell'art. 21, d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 ss.mm.ii..

4.1 Piano regolatore portuale

Come già sottolineato nei precedenti referti, l'Autorità può disporre ancora solo di atti di pianificazione preesistenti alla riforma così come sopra delineata, e cioè il Piano regolatore dei porti di Venezia (risalente al 1965) e quello di Chioggia (risalente al 1981) che presentano difformità evidenti con lo stato di fatto del territorio, soprattutto con riferimento al sopravvenire in alcune aree di insediamenti di tipo urbano¹².

In sede istruttoria, l'AdSP ha motivato le circostanze connesse allo scenario strategico e al

¹² 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.

modello di crocieristica che avrebbero ostacolato la definizione del DPSS; in particolare, nel corso del 2021 sono intervenuti due provvedimenti normativi, il d.l. n. 45 del 1° aprile 2021 convertito in legge n. 75 del 17 maggio 2021 e il d.l. n. 103 del 20 luglio 2021¹³, che hanno ridisegnato gli sviluppi pianificatori dell'Ente ed i cui effetti hanno richiesto complesse valutazioni e approfondimenti per poter esser misurati. In data 18 luglio 2022 l'Ente ha sottoscritto un accordo propedeutico al DPSS con il Comune di Chioggia e condotto molteplici interlocuzioni con il Comune di Venezia, per la definizione dei contenuti del DPSS ed in particolare delle aree di interazione porto-città senza giungere però a positiva conclusione. Inoltre, nel corso del 2023, a seguito della citata pronuncia della Corte costituzionale n. 6 del 2023 che ha ridimensionato il ruolo dei comuni e rafforzato quello delle regioni nell'*iter* approvativo del DPSS e della costituzione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici (CSLLPP) di un gruppo di lavoro con il compito di aggiornare entro il 2023 le linee guida dei Piani regolatori portuali, l'Ente ha ritenuto di riattivare il servizio per la redazione del DPSS e dei nuovi piani regolatori portuali (già affidato a un ATI e sospeso) per finalizzare il DPSS in coordinamento con la Regione e sottoporre lo stesso ai Comuni in sede di Conferenza dei servizi. L'Ente ha dichiarato di essere in attesa degli esiti del gruppo di lavoro del CSLLPP per attivare la parte relativa ai PRP dei porti di Venezia e Chioggia. Già nei precedenti referti questa Sezione aveva sottolineato i ritardi accumulati nel porre in essere documenti di così vitale importanza, anche con riferimento all'esigenza di una pianificazione integrata del territorio, la definizione dell'*iter* procedurale di adozione della quale non appare ulteriormente procrastinabile, stante la natura strategica che essa riveste per gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale, sostenuti anche dai cospicui fondi del PNRR.

¹³ Il primo provvedimento ha stabilito lo svolgimento di un concorso di idee per la progettazione di accosti per navi da crociera di stazza lorda superiori alle 40.000 tonnellate e navi portacontainer transoceaniche, da collocarsi fuori dalle acque protette della laguna di Venezia; il concorso di idee finalizzato a valutare la sostenibilità di tale soluzione *offshore*, è stato avviato nel giugno del 2021, sospeso in seguito a sentenza del TAR nell'aprile 2022 su ricorso da parte di un candidato escluso, la sentenza del TAR è stata impugnata congiuntamente da AdSP MAS e Mit nel corso dello stesso anno, a settembre 2023 è giunta la sentenza definitiva del Consiglio di Stato (N. 08181/2023 REG.PROV.COLL del 5 settembre 2023) che ha chiesto di riaprire e rettificare i termini del bando. Il secondo provvedimento ha imposto il limite di 25.000 tonnellate di stazza lorda alle navi da crociera in ingresso al centro storico di Venezia e previsto la figura del Commissario Crociere per la messa in esercizio di fino a 5 accosti temporanei a Porto Marghera, la verifica di fattibilità di una nuova accessibilità alla Marittima tramite il Canale Vittorio Emanuele (d. interm. 545/2021) e, successivamente, di ulteriore accosto a Chioggia (d.l. 16 giugno 2022 n. 68). I bandi di progettazione del nuovo *terminal* passeggeri su sponda Nord e dell'adeguamento dell'accessibilità nautica a Marghera (canale Malamocco-Marghera) e Venezia (Canale Vittorio Emanuele), sono stati pubblicati nel mese di settembre 2023.

4.2 Piano operativo triennale

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

Il 9 dicembre 2021 è stato approvato il Piano operativo triennale 2022 - 2024, il cui primo aggiornamento annuale è stato approvato con delibera del Comitato di gestione n. 14 del 30 dicembre 2022 ed il secondo aggiornamento con delibera n. 3 del 10 gennaio 2024.

Per completezza e continuità di trattazione si riportano di seguito gli obiettivi del POT, che, come detto, decorre dal 2022, riprendendo e aggiornando gli obiettivi già contenuti nel precedente Piano:

- adeguamento del Canale Malamocco Marghera: dal Pot 2022-2024 - II revisione annuale, risulta che si è concluso nel mese di settembre 2023 il progetto "*Channeling: the green deal for Venice*", che ha mostrato, sulla base di modelli idrodinamici e di navigazione, come un equilibrio tra porto e laguna sia già possibile.

A partire dai risultati del progetto *Channeling* è stato realizzato il documento di indirizzo alla progettazione per gli interventi previsti ed è stata bandita la gara per lo sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica e, per il primo stralcio, anche la progettazione definitiva ed esecutiva. Il cronoprogramma prevede che, non appena verrà realizzata la fattibilità tecnico economica dell'intero intervento, il progetto venga sottoposto a valutazione di impatto ambientale e le eventuali osservazioni recepite nelle successive fasi di progettazione. L'intervento complessivo, che ammonta a 125,7 milioni di euro, prevede per il primo stralcio un importo lavori pari a 81,7 milioni di cui 55 milioni a carico del Fondo per gli investimenti portuali di cui al bilancio AdSP MAS. La restante quota per i lavori sarà a carico delle strutture commissariali (Commissario straordinario crociere).

- Nuovo *Terminal container* Montesyndial: nel novembre del 2021, con un accordo procedimentale tra il Mims e l'AdSP MAS, sono state assegnate a quest'ultima risorse per euro 35.150.000 (su un importo complessivo di euro 184.505.180), a valere sul Fondo complementare del PNRR. Inoltre, con il d.p.c.m. n. 1832 del 13 maggio 2022, l'opera è stata commissariata ed il Presidente dell'AdSP MAS è stato nominato Commissario Straordinario. Tuttavia, il Ministero per la transizione ecologica, dato il tempo trascorso - circa otto anni, dal parere di compatibilità ambientale espresso con d.m. n. 1320 del 2013 - con nota del 2 settembre 2021 ha

rappresentato la necessità di procedere ad un riesame tecnico da parte della Commissione per la valutazione di impatto ambientale (VIA), per confermare il parere espresso dallo stesso Ministero. L'Autorità ha pertanto proceduto a trasmettere in data 22 aprile 2022 l'istanza di aggiornamento del giudizio di compatibilità ambientale al Ministero della transizione ecologica - Mite relativamente alla sola parte *onshore* del progetto, integrata in data 03 ottobre 2022, come da richiesta dello stesso Ministero, con la richiesta di verifica relativamente anche del progetto "Terminal plurimodale *offshore* al largo della costa di Venezia".

In sede istruttoria, l'Ente ha riferito che nella seduta del 5 maggio 2023 la CTVA (Commissione tecnica di verifica impatto ambientale) ha espresso parere favorevole (parere 452) in relazione all'istanza di aggiornamento del parere VIAS n. 1320 del 02/08/2013, confermando la sussistenza della compatibilità ambientale per la componente *onshore* anche in caso di realizzazione indipendente, separata e con tempistiche differenti della piattaforma d'altura. Il progetto preliminare dell'opera è stato approvato con decreto n. 007 del 17 luglio 2023 dal Commissario Straordinario MonteSyndial (nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 1832/2022). Con nota prot. n. 14898 del 02 agosto 2023 è stata inviata la verifica di ottemperanza sul PFTE, che consentirà di procedere con le successive fasi di progettazione ed appalto lavori degli stralci.

- Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Leonardo e Fusina - Interventi di protezione dall'erosione marina delle Casse di colmata A, B, D-E, lato laguna viva": con la sigla dell'Accordo procedimentale tra Mims ed AdSP MAS, a novembre del 2021, il progetto è stato finanziato dal Fondo complementare PNRR per euro 23.500.000 per il quale nel corso del 2022 è stato completato il progetto esecutivo. Il bando di gara è stato pubblicato il 21 dicembre 2022 con avvio dei lavori a settembre 2023 ed ultimazione prevista entro il 13 gennaio 2025. L'intervento è interamente finanziato dal Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR. I lavori previsti sono finalizzati alla protezione dei bordi delle casse di colmata A, B e D-E garantendo di ripristinare le condizioni originali e di interrompere il grave fenomeno erosivo che ne minaccia la stessa conservazione.

Dal riscontro fornito dall'AdSP al quarto monitoraggio sullo stato di attuazione del PNRR, risulta che lo stato di avanzamento dei lavori è al 50 per cento.

- Intervento di messa in sicurezza del palancoleto della sponda nord del canale industriale Sud a Marghera, è stato redatto e verificato il progetto esecutivo ed è stata pubblicata la gara per l'esecuzione dei lavori. Dal riscontro fornito dall'AdSP al quarto monitoraggio sullo stato di avanzamento dei progetti finanziati dal PNRR/PNC risulta che sono stati completati i lavori. Costo dell'intervento pari ad euro 4.000.000 finanziato dal PNC.

- Per quanto attiene l'accessibilità stradale e ferroviaria di ultimo miglio si sono avuti i seguenti sviluppi:

- Nuovo ponte ferroviario sul canale industriale ovest. L'intervento che ha un importo di quadro economico pari ad euro 24.301.000 è finanziato dal "Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR" per euro 8.000.000 (accordo procedimentale n. 466 del 21 dicembre 2021), dal "Fondo opere indifferibili" per euro 9.390.582 (il decreto Mef-Rgs-RR n. 154 del 19 maggio 2023 con il quale è stato concesso il contributo di euro 9.390.582, costituisce titolo per l'avvio delle procedure di affidamento delle opere) e da fondi PNRR per lo "sviluppo della logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo" (Misura M2C1 - Investimento 2.1 la cui titolarità è del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e Foreste (MASAF)) per euro 2.609.418. L'importo totale dei contributi è pari ad euro 20.000.000; il fabbisogno eccedente è coperto con risorse dell'AdSP MAS. In data 22 giugno 2023 è stato pubblicato il bando di gara dei lavori con procedura aperta con scadenza 26 agosto 2023 e successivamente (il 13 novembre 2023) è stato aggiudicato l'appalto dei lavori ad un raggruppamento temporaneo di imprese. Il contratto di appalto è stato siglato in data 22 febbraio 2024 ed i lavori sono in fase di avvio.
- Accessibilità al porto commerciale di Marghera - Venezia, è stato concluso lo studio di fattibilità per un nuovo assetto dell'accessibilità stradale e ferroviaria all'isola commerciale di porto Marghera e dei relativi collegamenti di ultimo miglio con le reti primarie. È stata individuata la soluzione progettuale da mettere a bando per la progettazione di fattibilità a valere sui fondi Mit (fondo progettazione) 2021-2023 per euro 800.000;
- Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera (fase 1), per euro 14,3 mln (di cui 12 mln finanziati dal fondo complementare al PNRR) per il quale nel corso del 2022 è stata affidata la redazione del progetto di fattibilità

complesso nell'ambito della "convenzione Sogesid"¹⁴. Inoltre, in data 26 settembre 2022 è stato dato l'incarico ad un ingegnere di assistente al RUP e coordinatore della sicurezza in esecuzione (CSE) per la durata di 2 anni;

- via dell'Elettricità Montesyndial - adeguamento linea ferroviaria, ha un importo presunto di euro 10.500.000 e consiste nel collegamento del *Terminal container* Montesyndial al raccordo ferroviario esistente lungo la via dell'Elettricità. È stata avviata la progettazione di fattibilità tecnico economica a cura della società Sogesid nell'ambito della convenzione, formalizzata con decretazione n. 2022.0000273 ed autorizzata il 15 giugno 2022, che prevede la collaborazione tra AdSP MAS e Sogesid per l'esecuzione di servizi tecnici di ingegneria. L'Ente prevede di concludere il progetto di fattibilità entro il mese di agosto 2024. Seguirà la verifica di disponibilità delle risorse finanziarie per la realizzazione dell'intervento a valle dell'ottenimento di tutte le autorizzazioni necessarie.
- Piattaforma intermodale, è stato consegnato il PFTE (progetto di fattibilità tecnico-economica) di prima fase e sarà avviata la procedura di affidamento per la redazione del PFTE avanzato su fondi Mit (fondi progettazione).
- Nuovo corridoio multimodale: sottoscrizione dell'accordo tra AdSP MAS, RFI, CAV (Concessioni autostradali venete), Comune di Venezia, Città metropolitana, Regione Veneto per lo sviluppo della progettazione relativa al nuovo corridoio multimodale. Sono stati richiesti finanziamenti a valere su fondi europei *Connecting Europe Facility* (CEF); nelle more non è stato avviato l'*iter* procedimentale dell'opera.
- Interventi previsti dal protocollo "Potenziamento infrastrutturale funzionale allo sviluppo del Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale", per un importo complessivo di circa euro 20 milioni, con onere a carico di RFI è stato sottoscritto il verbale tra Esercizio raccordi ferroviari di Porto Marghera (ERF)/AdSPMAS/RFI, per scambio aree e binari ubicati nei pressi della stazione di Venezia Marghera scalo, quale

¹⁴ In data 3 marzo 2022 è stato siglato un accordo tra l'AdSP MAS e Sogesid per la realizzazione degli interventi posti in essere dall'Autorità attraverso il supporto tecnico e specialistico e la fornitura di servizi tecnico-ingegneristici di Sogesid. L'accordo è stato formalizzato con decretazione n.2022.0000273 che prevede, per lo svolgimento delle suindicate attività (per lo sviluppo e/o esecuzione di un totale di 16 interventi), la stipula di due convenzioni attuative per un importo complessivo di euro 5.688.274 così suddivise: Convenzione 1 per interventi di efficientamento delle infrastrutture portuali, attraverso l'adeguamento ambientale e la riqualificazione delle banchine e attraverso lo sviluppo di infrastrutture stradali e ferroviarie: euro 4.196.502; Convenzione 2 interventi di sviluppo stradale e ferroviario e Studio ambientale preliminare per l'opera Piattaforma Intermodale: euro 1.491.772.

attività propedeutica alla realizzazione degli interventi *de quo* ed è in corso la sottoscrizione dell'atto di concessione per il trasferimento delle aree da AdSP MAS a RFI per la successiva attuazione degli investimenti da parte di RFI. Sono state avviate delle indagini geognostiche.

L'aggiornamento del piano morfologico della Laguna di Venezia, che in tanta parte condiziona i progetti di cui sopra, è stato approvato dal Comitato tecnico del Provveditorato opere pubbliche a dicembre del 2021. A giugno 2022, la Commissione congiunta VAS (valutazione ambientale strategica) e VIA (valutazione impatto ambientale) del Mite ha valutato che tale aggiornamento non ha ottemperato alle prescrizioni imposte nel 2018 da parte del Ministero stesso di concerto con il Ministero dei beni culturali e pertanto lo ha respinto e chiesto una revisione del documento. La questione dirimente è stata per molti anni il mancato aggiornamento del Protocollo sperimentale "Fanghi" siglato l'8 aprile del 1993¹⁵ che avrebbe dovuto avere durata annuale, anche al fine di adeguarlo alle modifiche normative comunitarie e nazionali introdotte nel tempo. Il nuovo "Protocollo Sedimenti" è stato finalmente emanato con decreto interministeriale n. 86 del 22 maggio 2023 (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero della salute e Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica) e pubblicato in Gazzetta ufficiale del 4 luglio 2023. Tale provvedimento rappresenta l'atto con cui individuare la classificazione dei sedimenti lagunari sotto il profilo della qualità (fisica, chimica, microbiologica, ed ecotossicologica) dei materiali dragati e, conseguentemente, con cui stabilire la possibile ricollocazione di tali materiali direttamente in laguna ovvero la collocazione in apposite aree conterminate o, per i sedimenti con maggiore carico inquinante, in appositi impianti autorizzati.

Le disposizioni contenute nel decreto definiscono non solo le modalità di caratterizzazione e gestione dei materiali in base alla loro qualità, ma individuano anche competenze e procedure amministrative per il rilascio delle autorizzazioni alla movimentazione dei sedimenti nel contermine lagunare.

Per quanto riguarda il problema dei conferimenti dei sedimenti provenienti dagli scavi manutentivi dei canali portuali, dal Pot 2022-2024-II revisione, risulta che le strutture

¹⁵ 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)

commissariali per l'emergenza crociere, per lo sviluppo del nuovo *terminal* in area Montesyndial, di concerto con l'Autorità di sistema portuale, hanno avviato due importanti iniziative:

- realizzazione di un sito per la messa a dimora di sedimenti lagunari in area antistante Fusina, attraverso la sottoscrizione di un accordo tra il Commissario straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia, il Provveditorato Interregionale alle OO.PP. per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale e il Commissario straordinario Montesyndial. Obiettivo dell'accordo è l'individuazione, realizzazione e gestione di una nuova area per la messa a dimora dei sedimenti provenienti da interventi di escavo dei canali lagunari e realizzazione di opere commissariali e non riutilizzabili nell'ambito del recupero morfologico della laguna di Venezia. Nel mese di novembre 2023, è stato assegnato, a seguito di bando comunitario, lo sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica e per il primo stralcio anche la progettazione definita ed esecutiva. Il cronoprogramma dell'iniziativa prevede che, non appena sarà realizzata la fattibilità tecnico economica dell'intero intervento, il progetto venga sottoposto a valutazione di impatto ambientale e le eventuali osservazioni recepite nelle successive fasi di progettazione. L'intervento complessivo ammonta ad euro 41.500.000 di cui il primo stralcio è già finanziato con fondi commissariali per 23.000.000.
- Caratterizzazioni dei sedimenti: l'Autorità di sistema Portuale, di concerto con le strutture commissariali ha emanato un bando per un "accordo quadro con un unico operatore economico, ai sensi dell'art. 59, comma 3, del d.lgs. 36/2023, in materia ambientale per l'affidamento di lavori e servizi relativi a prospezioni geognostiche su aree terrestri e marittime, rilievi topografici, campionamenti di matrici ambientali e rifiuti, analisi di laboratorio". L'accordo quadro prevede l'implementazione delle indagini secondo le specifiche tecniche del d.m. 86 del 2023 relative alle aree Canale Malamocco Marghera; Canale di accesso alla Stazione Marittima; Porto di Chioggia e Area Montesyndial. L'accordo prevede un investimento complessivo di euro

3.100.000 di quadro economico, ripartito tra risorse AdSP MAS e CCV (Commissario crociere Venezia).

4.3 Programma triennale dei lavori pubblici

Ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016 (ora art. 37 del d.lgs. n. 36 del 2023), al bilancio di previsione deve essere allegato il Programma triennale dei lavori pubblici e l'elenco annuale dei lavori che ne costituiscono parte integrante. Le attività previste nel Programma predetto e relativi alla prima annualità devono essere poste in stretta correlazione con gli interventi inseriti nel POT.

L'AdSP ha dichiarato che i Piani triennali dei lavori 2020/2022, 2021/2023 e 2022/2024 sono stati redatti tenendo in debita considerazione quanto previsto dal citato art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016 e dal d.lgs. 16 gennaio 2018, n. 14 (*"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"*).

In sede istruttoria, l'Ente ha riferito che il PTL 2022 - 2024, già approvato con delibera del Comitato di gestione n. 13 del 28 ottobre 2021, ai sensi dell'art. 5 comma 9 lett. b) e c) del decreto n. 14 del 2018, è stato modificato con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 27 gennaio 2022, a seguito dell'approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale complementari al PNRR e in applicazione di quanto previsto dal decreto legge n. 103 del 2021, recante misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia.

Con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 26 ottobre 2022 è stato successivamente approvato il Piano triennale delle opere pubbliche 2023-2025.

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

Tabella 6 - Piano triennale opere pubbliche

	Piano triennale opere			
	(bil. prev. 2021)	(bil. prev. 2022)	Del. C.d.G. n. 2 del 27/01/2022	(bil. prev. 2023)
Entrate destinazione vincolata per legge	1.771.000		77.283.268	6.465.000
Entrate per contrazione mutui				
Entrate da capitali privati				
Stanziamiento bilancio	49.915.737	51.270.000	32.085.000	36.625.000
Finanziamenti acquisibili ai sensi dell'art.3 del d.l. 310/1990, convertito dalla l.403/1990				
Trasferimento immobili (art. 191 d.lgs. 50/2016)				
Altra tipologia				
Totali	51.686.737	51.270.000	109.368.268	43.090.000

Fonte: Bilancio di previsione AdSP esercizi 2021-2025

In sede istruttoria, l'Autorità ha specificato che sei interventi previsti nel PTL 2022-2024 non sono stati avviati nel corso del 2022 e sono stati riproposti nel PTL 2023-2025; un intervento ("Revisione e ammodernamento del sistema di videosorveglianza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale attualmente operativo a Venezia, Area S. Andrea - S. Marta - S. Basilio, e della *Control Room* di Marghera") non è stato avviato e né riproposto nel PTL 2023-2025, mentre sette progetti sono stati avviati. L'intervento "Porto d'Altura - Nuovo *Terminal container* di Montesyndial", come già detto, è stato commissariato a seguito del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 1832 del 13 maggio 2022.

Per completezza di informazione, va aggiunto che, con delibera n. 2 del 27 gennaio 2022, il Comitato di gestione ha approvato la modifica del Programma triennale dei lavori pubblici 2022-2024 e candidato in data 19 gennaio 2022 a valere sui fondi del programma "*Connecting Europe Facility*" della Commissione europea, tre progetti per lavori di miglioramento delle connessioni di ultimo miglio stradale e ferroviario, già validate dal Mims.

4.4 Interventi finanziati dal PNRR e dai fondi complementari al PNRR

Con riferimento agli interventi proposti nell'ambito Piano nazionale di ripresa e resilienza, a valere sui fondi PNRR e sul Fondo complementare, si rammenta che il 22 giugno 2021 la Commissione europea ha adottato una valutazione positiva del PNRR del nostro Paese, per un ammontare di 191,5 miliardi di euro. In tale contesto, in particolare, nell'ambito della Missione

3, sono previsti interventi per una mobilità sostenibile, tra cui, per quanto concerne i porti, la semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica e le procedure di autorizzazione per gli impianti di *cold ironing*, l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali, l'attuazione di uno sportello unico doganale.

Come detto, con decreto n. 330 del 13 agosto 2021, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha approvato il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza, per un importo complessivo di euro 2.835,63 milioni relativo agli esercizi dal 2021 al 2026, assegnando alla AdSP MAS la somma di euro 172.450.000 per il finanziamento dei seguenti progetti:

- Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera (tratto curva San Leonardo e Fusina) ed Intervento di messa in sicurezza del palancolato della sponda nord del canale industriale Sud a Marghera (finanziamento complessivo euro 23.500.000 di cui euro 21.887.755 nel 2022);
- Montesyndial - Nuovo *Terminal container* (finanziamento complessivo euro 35.150.000 di cui euro 28.660.769 nel 2022);
- Nuovo ponte ferroviario su canale ovest (finanziamento complessivo PNC euro 8.000.000 di cui euro 7.346.880 nel 2022)¹⁶;
- Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera (finanziamento complessivo euro 12.000.000 di cui euro 11.020.320 nel 2022);
- Elettificazione banchine aree di Marghera (finanziamento complessivo euro 57.600.000 di cui euro 50.779.699 nel 2022);
- Elettificazione banchine aree di Venezia (finanziamento complessivo euro 32.200.000 di cui euro 28.387.264 nel 2022).

L'AdSP partecipa direttamente, in qualità di soggetto attuatore, alla realizzazione dei suindicati progetti inquadrabili nella Missione 3 del PNRR (Infrastrutture per la mobilità sostenibile), componente 2 (Intermodalità e logistica integrata) e alla realizzazione di sette progetti finanziati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui uno inquadrabile nella Missione 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica), componente 1 (Agricoltura sostenibile

¹⁶ Dai precedenti monitoraggi effettuati dalla Sezione sullo stato di avanzamento dei progetti finanziati dal PNRR, risulta che il progetto "Nuovo ponte ferroviario su canale Ovest", è preesistente al PNRR ed è stato rifinanziato con risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

ed economia circolare) e i restanti nella Missione 3 e componente 2, per un importo complessivo finanziato dal PNRR pari ad euro 18.881.637.

Come si evince dalla tabella seguente, quattro progetti sono finanziati totalmente dal Fondo complementare al PNRR, per un importo complessivo di euro 117.300.000, mentre gli altri tre progetti (“Montesyndial - Nuovo *Terminal container*”, “Nuovo ponte ferroviario su canale ovest” e “Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera”) fruiscono anche di altre fonti di finanziamento, per un importo complessivo di euro 227.917.597. L’AdSP ha comunicato di avere conseguito gli obiettivi al 31 dicembre 2023 per i progetti finanziati dal PNC, mentre per i progetti finanziati dal PNRR non sono previsti obiettivi. Per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei progetti risulta che un progetto (“Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Lorenzo e Fusina”) ha completato i lavori al 50 per cento mentre un altro al 100 per cento (“Intervento di messa in sicurezza del palancolato della sponda nord del canale industriale Sud a Marghera”); due progetti (“Elettrificazione Banchine Aree di Marghera” e “Elettrificazione Banchine Aree di Venezia”) sono nella fase della “ricezione delle offerte”, due nella fase di “Predisposizione capitolato e bando di gara” (“Acquisto di mezzi di servizio per la AdSP: n. 4 mezzi *full electric*, n. 1 veicolo di servizio ad idrogeno, in sostituzione di mezzi a motore endotermico” e “Acquisto di imbarcazione ad idrogeno in collaborazione con le AdSP di Livorno e Trieste”) e due (“Realizzazione di 8 colonnine per fornitura energia elettrica mezzi di servizio a Venezia e Chioggia” e “Risoluzione delle criticità illuminotecniche e impiantistiche del Porto di Chioggia - Aree comuni”) nella fase di “sviluppo del PFTE”. Per quanto riguarda il progetto “Montesyndial - Nuovo *terminal container*, l’Autorità ha specificato che i dati forniti al 31 dicembre 2023 si riferiscono al primo stralcio dell’opera che esaurisce le quote di finanziamento a valere sui fondi PNC (come già detto in altra parte della relazione, l’opera è stata commissariata a seguito del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 1832 del 2022 del 13 maggio 2022); due progetti, finanziati dal PNRR, risultano non avviati (“Quota riservata ai concessionari per acquisto di mezzi elettrici per le operazioni in banchina” e “Infrastrutture elettriche Marghera”). Le somme trasferite a valere sul PNC e altre fonti ammontano a euro 107.318.865, quelle pagate pari ad euro 8.295.098.

Con riferimento ai progetti finanziati con risorse PNRR, risulta che per n. 6 progetti, rientranti

nella Missione 3, componente 2 (*Green ports*), non sono state trasferite e pagate somme a valere sul PNRR, mentre per il progetto “Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell’Elettricità da via Ghega al raccordo con innesto A57 - Lotto 1 - Tratto via Ghega, via delle Macchine” (Missione 2 e componente 1) risultano pagate euro 1.060.283.

Inoltre, due progetti “Risoluzione delle criticità illuminotecniche e impiantistiche del Porto di Chioggia - Aree comuni” e “Acquisto di mezzi di servizio per la AdSP: n. 4 mezzi *full electric*, n. 1 veicolo di servizio ad idrogeno, in sostituzione di mezzi a motore endotermico” sono stati approvati con decreto del Mase nel mese di giugno 2023, mentre per quanto riguarda il progetto “Infrastrutture elettriche Marghera” è stato stipulato l’accordo di finanziamento con il Mase nel mese di dicembre 2023.

Di seguito il dettaglio degli interventi sostenuti dal Fondo complementare al PNRR e dal PNRR.

Tabella 7 - Interventi finanziati dal PNC e dal PNRR

CUP	Missione/Componente	Titolo del progetto	Importo dell'intervento/progetto assegnato	Importo finanziato dal PNRR	Importo finanziato dal PNC	Importo finanziato da altre fonti (compreso risorse proprie)	Stato avanzamento del progetto	Obiettivi al 31.12.2023
F72E18000190005	M3C2	Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Lorenzo e Fusina	23.500.000	0	23.500.000	0	Completamento 50% Lavori	RAGGIUNTO
F77H21001650005	M3C2	Intervento di messa in sicurezza del palancoato della sponda nord del canale industriale Sud a Marghera	4.000.000	0	4.000.000	0	Completamento 100% Lavori	RAGGIUNTO
F71H11000090001	M3C2	Montesyndial - Nuovo <i>Terminal container</i>	189.220.597	0	35.150.000	154.070.597	Aggiudicazione	RAGGIUNTO
F71C18000110005	M3C2	Nuovo ponte ferroviario su canale ovest	24.301.000	0	8.000.000	16.301.000	Stipula contratto	RAGGIUNTO
F71B21003920001	M3C2	Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera	14.396.000	0	12.000.000	2.396.000	Verifica ex art. 26 e approvazione progetto definitivo	RAGGIUNTO
F78I21001320001	M3C2	Elettificazione Banchine Aree di Marghera	57.600.000	0	57.600.000	0	Ricezione offerte	RAGGIUNTO
F79J21005960001	M3C2	Elettificazione Banchine Aree di Venezia	32.200.000	0	32.200.000	0	Ricezione offerte	RAGGIUNTO
F74E15000800001	M2C1	Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità da via Ghega al raccordo con innesto A57 - Lotto 1 - Tratto via Ghega, via delle Macchine	19.000.000	7.000.000	0	12.000.000	Predisposizione documenti di gara e delibera a contrarre	NON PREVISTO
F92E23000060006	M3C2	Risoluzione delle criticità illuminotecniche e impiantistiche del Porto di Chioggia - Aree comuni	1.215.908	1.215.908	0	0	Sviluppo PFTE	NON PREVISTO
F79I23000350006	M3C2	Acquisto di mezzi di servizio per la AdSP: n. 4 mezzi <i>full electric</i> , n. 1 veicolo di servizio ad idrogeno, in sostituzione di mezzi a motore endotermico	241.000	241.000	0	0	Predisposizione capitolato e bando di gara	NON PREVISTO
F75D22000040006	M3C2	Acquisto di imbarcazione ad idrogeno in collaborazione con le AdSP di Livorno e Trieste	1.916.000	1.916.000	0	0	Predisposizione capitolato e bando di gara	NON PREVISTO
F71I22000260006	M3C2	Realizzazione di 8 colonnine per fornitura energia elettrica mezzi di servizio a Venezia e Chioggia	115.763	115.763	0	0	Sviluppo PFTE	NON PREVISTO
--	M3C2	Quota riservata ai concessionari per acquisto di mezzi elettrici per le operazioni in banchina	4.581.639	4.581.639	0	0	Non avviato	NON PREVISTO
F77F23000060006	M3C2	Infrastrutture elettriche Marghera	3.811.327	3.811.327	0	0	Non avviato	NON PREVISTO

Fonte: AdSP

L'AdSP riferisce di aver adottato, ai fini del monitoraggio e della rendicontazione dei progetti approvati, un piano di lavoro tecnico-economico, aggiornato con cadenza settimanale, e di comunicare mensilmente al Mit lo stato di avanzamento degli interventi. L'Autorità, inoltre, ha costituito una struttura dedicata al monitoraggio e al governo del PNRR (c.d. "Cabina di regia") sotto il controllo del Segretario generale.

Per assicurare la tracciabilità delle operazioni relative agli interventi a valere sul PNC/PNRR, l'Autorità ha implementato alcuni conti dedicati con codifica tramite sottoconti riferiti ai singoli interventi.

5. ATTIVITA' ISTITUZIONALE

Ai sensi dell'art. 9 comma 5 lettera e) della legge n. 84 del 1994 le AdSP, sono tenute ad approvare la relazione sull'attività svolta nell'esercizio precedente entro il termine definito annualmente dal Ministero vigilante. L'AdSP ha adempiuto a tale obbligo, approvando la Relazione annuale per l'anno 2022, con delibera del Comitato di gestione n. 4 del 27 aprile 2023.

5.1 Attività promozionale

Nel 2022, l'AdSP ha proseguito nelle iniziative promozionali già intraprese nel 2021, al fine di favorire lo sviluppo del traffico portuale. L'investimento in termini di risorse economiche ricondotto alla voce di bilancio "Spese promozionali e di propaganda" - è aumentato del 127 per cento rispetto al 2021 (da 227.485 a 516.385 euro). La relazione illustrativa al bilancio dà conto in modo puntuale delle singole iniziative promozionali e dei relativi costi.

La tabella seguente evidenzia le spese sostenute per attività promozionali e di pubblicità.

Tabella 8 - Spese sostenute per relazioni pubbliche (2021-2022)

Descrizione	2021	2022	Δ %
Spese di pubblicità ex l. 67/87	18.292	36.044	97,05
Spese di rappresentanza	1.317	398	-69,78
Spese promozionali e di propaganda	227.485	516.375	126,99
Totale spese	247.094	552.817	123,73

Fonte: Bilancio AdSP

5.2 Attività negoziale

La seguente tabella, fornita dall'Ente in fase istruttoria, evidenzia il numero delle procedure di complessivamente realizzate nel 2022.

Tabella 9 - Procedure negoziali

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d.lgs. n. 50/2016)	Numero totale contratti	DI CUI			Importo aggiudicazione esclusi oneri di legge	Spese sostenute nell'esercizio in esame
		Utilizzo Consip	Utilizzo MEPA	Extra Consip e MEPA		
Procedura aperta (art. 60)	3			3	14.950.493,14	708.318,73
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63)	10		4	6	6.585.812,76	1.261.800,40
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art. 36, c. 2, lett. b), c) c bis) e d)	2		2		45.989,00	45.989,00
Procedura negoziata previa pubblicazione del bando (art. 36, c. 9)	1		1		18.000,00	18.000,00
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art. 3, comma 1, lett. c)	19	9	10		6.444.540,37	779.036,35
Affidamento diretto (art. 1, comma 2, lett. a del d.l. 16 luglio 2020, n. 76)	370		28	342	3.744.148,14	1.407.618,11
Altro (art. 24 d.lgs. n. 50 del 2016)	1			1	768.093,47	
Totale complessivo	406	9	45	352	32.557.076,88	4.220.762,59

Fonte: AdSP

Per quanto riguarda gli affidamenti diretti ai sensi dell'art. 1, comma 2, lett. a del d.l. n. 76 del 16 luglio 2020, pari ad euro 3.744.148,14, l'Ente ha dichiarato che trattasi di affidamenti diretti effettuati nel rispetto del d.lgs. n. 50 del 2016 e le cui procedure di evidenza pubblica sono ispirate al più generale principio di non aggravamento del procedimento (art. 1 c. 2 l. 241/90). Inoltre, per quanto riguarda gli affidamenti superiori ad euro 75.000, l'Ente ha precisato che si riferiscono, per la quasi totalità, ad attività relative alla propria direzione tecnica.

Tabella 10 - Affidamenti diretti - art. 1, comma 2, lett. a) d.l. n. 76 del 16 luglio 2020

Ripartizione	Numero procedure	Incid. % numero procedure	Importo complessivo
Inferiore a € 5.000	250	68%	372.514,89
Compresi tra € 5.000 ed i € 30.000	92	25%	1.266.487,33
Compresi tra € 30.000 ed i € 40.000	8	2%	269.697,22
Compresi tra € 40.000 ed i € 75.000	11	3%	620.199,61
Compresi tra € 75.000 ed i € 200.000	9	2%	1.215.249,09
Totale	370	100%	3.744.148,14

Fonte: Adsp

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

L'autonomia riconosciuta con d.lgs. n. 232 del 2017¹⁷ 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 Autorità sono tenute ad assicurare è quello di derivazione comunitaria (direttiva 2000/59/CE abrogata dalla direttiva (UE) 2019/883; d.lgs. 24 giugno 2003, n. 182 abrogato dal d.lgs. 8 novembre 2021, n. 197 di recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE) concernente il ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi.

Nel corso dell'anno 2022 l'Ente ha svolto una analisi ricognitoria dei servizi di interesse generale, a seguito della quale, previ pareri favorevoli dell'Organismo di partenariato della risorsa mare e del Comitato di gestione, è stato pubblicato il decreto del Presidente n. 939 del 12 giugno 2023. Sono stati quindi individuati i seguenti servizi di interesse generale: servizi di fornitura, energia elettrica e gas, illuminazione e gestione degli impianti di illuminazione, elettrici e di distribuzione del gas; servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti da nave; servizio di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali; fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari e agli utenti portuali, gestione della rete idrica e relative manutenzioni; stazioni marittime passeggeri; gestione parcheggi; servizio di manovra ferroviaria in ambito portuale.

Va sottolineata la particolare situazione del "Servizio integrato di fornitura dei servizi di cui agli artt. 208 e 209 del d.lgs. n. 163 del 2006, di conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione presso il Porto di Venezia ai sensi dell'art. 6 co. 1 della l. 84/1994", già oggetto di analisi nei precedenti referti.

Tale servizio è stato affidato in data 1° gennaio 2011, a seguito di esperimento di procedura aperta, ad una società *multiutility* interamente pubblica e si sarebbe dovuto concludere al 31

¹⁷ Il d.lgs. n. 232 del 13 dicembre 2017 ha modificato il testo dell'art.6 comma 4, lett. C della l. 84 del 1994, abrogando la previsione secondo la quale i servizi di interesse generale erano individuati con decreto ministeriale e abrogando espressamente il d.m. 14 novembre 1994. È ritenuto caducato anche il d.m. 4 aprile 1996 che aveva aggiunto il servizio ferroviario ai servizi precedentemente individuati. La successiva circolare 17 aprile 2018 del direttore generale del Mit ha chiarito che ogni singola Autorità, in base alle proprie specificità, debba individuare i servizi di interesse generale e le relative modalità organizzative, alla luce delle disposizioni europee e nazionali vigenti in materia.

dicembre 2020; tuttavia, usufruendo di specifica clausola contrattuale l'AdSP ha richiesto al fornitore il prolungamento del periodo di validità del contratto *utilities* sino al 30 giugno 2021 al fine di eseguire una serie di interventi già in corso, finalizzati a rendere accessibile il mercato libero delle *utilities* all'utenza portuale secondo quanto previsto da una serie di delibere dell'ARERA (Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente).

Nel frattempo, in data 28 aprile 2021, AdSP MAS ha inoltrato alla società di distribuzione di energia elettrica la richiesta di connessione degli utenti portuali sottesi alla rete dell'Autorità per l'area di Porto Marghera, processo che si sarebbe espletato con una certa gradualità, con la conseguenza di ritenere necessario proseguire con le attività tecniche ed amministrative previste dal contratto decennale, con particolare riferimento alla conduzione e manutenzione degli impianti, lettura consumi e fatturazione all'utenza ancora connessa. Per tale motivo AdSP con decretazione n. 464 del 30 luglio 2021, ha provveduto ad affidare, ai sensi dell'art.63 comma 2, del d.lgs. n. 50 del 2016, il servizio in oggetto alla società già affidataria del contratto decennale ritenendola l'unico soggetto che avrebbe potuto fornire detto servizio per mancanza oggettiva di alternative attuabili anche sotto il profilo tecnico (breve durata del servizio, trasferimento delle informazioni necessarie all'avvio del servizio, formale presa in consegna degli impianti da parte dell'operatore, ecc.).

Non essendo ancora completato il processo, l'AdSP ha provveduto di nuovo ad affidare il servizio in oggetto alla medesima società già affidataria anche per gli anni 2022 e 2023 con decretazioni, rispettivamente, n. 4 del 14 gennaio 2022 e n. 215 del 2 maggio 2023, al fine di garantire la continuità del servizio di fornitura delle *utilities* a tutta l'utenza portuale unitamente al servizio di conduzione, gestione e manutenzione degli impianti e delle reti.

Per quanto riguarda invece il servizio di fornitura di acqua all'utenza portuale, l'Autorità a fine dicembre 2023 ha siglato con il Consiglio di bacino "Laguna di Venezia", ente che svolge funzioni di pianificazione, governo e controllo del servizio idrico integrato¹⁸ nell'Ambito territoriale ottimale (A.T.O.) della laguna di Venezia e la V.E.R.I.T.A.S. S.p.A., - in qualità di Gestore unico del servizio idrico integrato per l'A.T.O. stessa in forza di affidamento

¹⁸ Il concetto di Servizio Idrico Integrato (SII) è stato introdotto dalla legge Galli n. 36 del 1994 (ora abrogata dal d.lgs. 152/2006); esso prevede che i servizi di captazione, adduzione, distribuzione della risorsa idropotabile e la raccolta e il convogliamento dei reflui fognari, la loro depurazione e infine lo scarico in corpo idrico debbano avvenire in modo integrato. Il d.lgs. n. 152 del 2006 ha stabilito, tra l'altro, il principio di unicità della gestione del Servizio Idrico Integrato in ciascun ambito territoriale ottimale (A.T.O.). I porti di Venezia e Chioggia e gli ambiti demaniali marittimi portuali gestiti dall'AdSP MAS, sono ricompresi nel perimetro dell'ambito territoriale ottimale della laguna di Venezia per il Servizio Idrico Integrato.

ventennale (dal primo gennaio 2019 al 31 dicembre 2038) da parte del Consiglio di bacino (delibera dell'Assemblea dei Sindaci n. 20 del 13 dicembre 2018) e, come detto, già affidataria del servizio di fornitura di acqua all'utenza portuale dell'AdSP MAS fino al 31 dicembre 2023 un accordo di collaborazione per ricomprendere le aree portuali di Venezia e Chioggia tra quelle soggette al servizio idrico integrato nell'A.T.O. di cui sopra.

Per effetto di tale transizione la fornitura di acqua in ambito portuale esce dal novero dei servizi di interesse generale di competenza dell'Autorità di sistema portuale.

Per quanto riguarda il servizio di "pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali", l'Autorità riferisce che è stata conclusa ed aggiudicata la relativa gara alla società cooperativa, già precedentemente affidataria del servizio, con decorrenza 1° Ottobre 2022 - 30 Settembre 2025, prorogabile per altri 24 mesi. Il nuovo contratto rimodula il servizio nel Porto di Venezia ed estende, per la prima volta, il servizio anche al Porto di Chioggia.

I servizi informatici e telematici sono stati affidati alla società *in house providing* APV Investimenti s.p.a., con decreto del Presidente dell'AdSP n. 737 del 16 marzo 2022.

La tabella seguente evidenzia i servizi affidati dall'AdSP nel 2022 con le relative scadenze.

Tabella 11 - Servizi di interesse generale

Descrizione servizio	Soggetto affidatario	Decorrenza e termine
Servizio di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali (Decreto MTN 14 novembre 1994 - art. 1, lett. B)	Soc. Coop. Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia	1° ottobre 2022 - 30 settembre 2025 prorogabile al 30 settembre 2027
Concessione del servizio di raccolta, stoccaggio, pretrattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi (liquami, acque di lavaggio e di sentina, nonché le acque nere) e dei residui del carico prodotti dalle navi ormeggiate nel porto di Venezia (d.lgs. 182/2003 e d.m. 14 novembre 1994, emanato ai sensi del citato art. 6 della Legge 84/1994, che all'art. 1, lettera B))	A.T.I. costituita da Veritas Spa, Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia Scpa, Conepo Servizi Scarl	1° giugno 2010 - 31 maggio 2030
Contratto di concessione di servizio integrato di fornitura dei servizi di cui agli artt. 208 e 209 del d.lgs. n. 163/2006 di conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione presso il Porto di Venezia ai sensi dell'art. 6, c.1 della Legge 84/1994	Veritas s.p.a.*	scadenza al 31/12/2023-
Stazioni marittime passeggeri. Gestione dei servizi finalizzati all'attività di sbarco/imbarco passeggeri ed attività connesse	Venezia Terminal Passeggeri s.p.a.	Concessione con scadenza 31/05/2024
Servizio ferroviario	Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A.**	Concessione con scadenza nel 2023 (scadenza della concessione demaniale e comunale 2023). In proroga****
Servizi informatici e telematici	APV Investimenti S.p.A.***	Scadenza 31/12/2023

* Veritas (Veneziana Energia Risorse Idriche Territorio Ambiente Servizi) è una *multiutility* interamente pubblica (51 Comuni: 44 della Città metropolitana di Venezia e 7 della provincia di Treviso), la seconda del Veneto e una delle maggiori d'Italia per dimensioni e fatturato, che gestisce l'igiene ambientale, il servizio idrico integrato, alcuni servizi urbani collettivi (tra cui manutenzione urbana nel territorio comunale di Venezia, servizi cimiteriali e bonifica di siti contaminati) e la produzione di energia da fonti rinnovabili e biomasse.

**Partecipazione diretta del 15,96 per cento ed indiretta tramite APV Investimenti S.p.A..

***Società *in house*.

**** Con delibera del Comitato di gestione n. 1 del 10 gennaio 2024, è stata prorogata la concessione di tale servizio alla società Esercizio raccordi ferroviari fino al 30 giugno 2024. Anche il Comune di Venezia ha disposto la proroga della concessione al 30 giugno 2024.

Fonte: AdSP

Appare opportuno richiamare la pronuncia del Consiglio di Stato, Sez. V, 16 febbraio 2023, n. 1626, il quale, nel rilevare l'illegittimità della proroga disposta nel caso specifico dall'Amministrazione, ha ricordato che "nel vigente quadro ordinamentale, è consentita solo la 'proroga tecnica', l'unica ammessa in materia di pubblici contratti, avente 'carattere eccezionale' (ex multis Cons. Stato, sez. III, 3 aprile 2017, n. 1521; Cons. Stato, sez. V, 17 gennaio 2018, n. 274), la quale deve essere fondata su 'oggettivi e insuperabili ritardi nella conclusione della nuova gara non imputabili alla stazione appaltante' (Cons. Stato, sez. V, 29 maggio 2019,

n. 3588).

Lo stesso d.lgs. 36/2023, nell'ammettere al comma 10 dell'art. 120 l'"opzione di proroga "solo ove già preventivata tra le parti contraenti nella *lex specialis* o nel contratto stabilisce al successivo comma 11 che la proroga tecnica può essere disposta solo nelle ipotesi eccezionali in cui, nelle more della conclusione di una nuova procedura di gara già indetta, vi sia la necessità per l'Amministrazione di garantire la continuità di una prestazione essenziale.

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'Ente ha evidenziato di aver provveduto, nel corso del 2022, ad eseguire varie opere di manutenzione ordinaria e straordinaria che hanno interessato canali, strade, piazzali, fabbricati, impianti elettrici e di illuminazione dei settori comuni.

Nella tabella che segue sono indicate le somme impegnate per gli interventi di manutenzione ordinaria per gli esercizi 2021 e 2022.

Tabella 12 - Spese manutenzione opere portuali

Descrizione	2021	2022	Δ %
Prestazioni di terzi per manutenzioni, riparazioni, adattamenti diversi delle parti comuni in ambito portuale	3.131.592	3.777.049	20,61
Spese per la manutenzione ordinaria dei canali portuali ed ausili alla navigazione	904.173	756.452	-16,34

Fonte: Rendiconto gestionale 2021 AdSP

Per quanto riguarda gli interventi di manutenzione straordinaria avviati nel 2022, si riporta nella tabella seguente, una breve descrizione dello stato di avanzamento all'attualità.

Tabella 13 – Interventi di manutenzione straordinaria

Intervento	Stato di avanzamento
Recupero strutturale del ponte Scomenzera	Avvio selezione appaltatore
ponte della Libertà e della rampa Tronchetto	Conclusa la progettazione esecutiva
Ponte stradale denominato Rampa Commerciale a Marghera-Venezia	Completato il servizio di redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica
Fedele ricostruzione del ponte Molin” a S. Basilio - Venezia	Siglato il verbale di consegna dei lavori
Ponte Strallato sul Canale Industriale Ovest a Marghera	Revisione economica del progetto esecutivo. Con decreto n. 741 del 2024 è stato autorizzato l’aumento di spesa a €1.280.000
Ponte Maestri del Lavoro presso Porto di Chioggia	Consegna dei lavori. il termine dei lavori è fissato entro il 24/05/2024
Adeguamento funzionale e la messa in sicurezza di via dell’Elettricità, Lotto 1	Conclusa ed approvata la progettazione esecutiva
Adeguamento e potenziamento degli impianti elettrici di illuminazione nel porto di Venezia - Lotto 1 - via Elettricità	Progettazione esecutiva in corso
Adeguamento e potenziamento degli impianti elettrici di illuminazione nel porto di Venezia - Lotto 2 - via Commercio, via delle Macchine, via Banchina dei Molini, via Banchina dell’Azoto, Ponte Strallato e Rampa Commerciale	Conclusa e validata la progettazione esecutiva
Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di porto Marghera	Conclusa la conferenza dei servizi decisoria per l’approvazione del progetto. In fase di completamento il progetto esecutivo
Manutenzione straordinaria del buffer di accesso al Terminal T.I.V. concernente il ripristino della rete di smaltimento acque meteoriche e delle pavimentazioni stradali in conglomerato bituminoso	Conclusa ed approvata la progettazione esecutiva
Manutenzione straordinaria di via dell’Elettricità concernenti il ripristino delle pavimentazioni in conglomerato bituminoso - tratto via delle Macchine, innesto A.57	Conclusi i lavori
Revisione ed aggiornamento dell’Accordo di Programma Moranzani - realizzazione di una nuova rotatoria in località Malcontenta-Venezia	Validazione del progetto esecutivo
Molo Sali - opere di ripristino palancole e completamento banchina ad uso portuale (Lotto 2 - Fase A)	Consegna parziale dei lavori
Intervento di bonifica e recupero funzionale del fabbricato demaniale 900	Conclusi i lavori
Ristrutturazione fabbricato 358-359	In data 24/07/2023 è stato sottoscritto il Certificato di Regolare Esecuzione delle opere
Bonifica Discarica Porto di Chioggia	Consegna definitiva dei lavori
Rifacimento dell’impianto di climatizzazione del fabbricato 17	In data 18/04/2023 è stato sottoscritto il Certificato di regolare esecuzione delle opere
Manutenzione straordinaria tetto fabbricato 37	Revisione del progetto esecutivo
Manutenzione fender presso le banchine del Porto di Chioggia	Validazione del progetto esecutivo

Fonte: AdSP

Per quanto riguarda le opere di grande infrastrutturazione, tra i principali interventi finalizzati alla riqualificazione e innovazione dell’infrastruttura portuale, spiccano quelli relativi alla Piattaforma d’Altezza al Porto di Venezia - *Terminal Container* Montesyndial oggetto di accordo di programma tra AdSP, Comune di Venezia, Regione Veneto e Mise (oggi Mimit) del 27 gennaio 2017 e al Nuovo ponte ferroviario sul canale industriale ovest della cui trattazione si rinvia al paragrafo 4.2.

Per quanto riguarda gli interventi per la messa in sicurezza del sito di interesse nazionale di "Venezia – Porto Marghera", in data 14 aprile 2020 è stato approvato l'accordo di programma per la realizzazione di n. 6 interventi, sottoscritto tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, la Regione del Veneto e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, per un importo complessivo di euro 41.690.770 finanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC). Tale accordo è finalizzato alla manutenzione straordinaria di alcune banchine portuali e prevede come vincolo che gli interventi siano contrattualizzati entro il 31 dicembre 2022. Nel corso del 2021 sono state quindi redatte le progettazioni esecutive degli interventi di rettifica del voltatesta Molo Sali, delle banchine Lombardia, Trento Bolzano, della banchina Aosta e del tratto di sponda Vesta Ecoprogetto. Con nota prot. n. 18564 del 24 ottobre 2022, l'AdSP ha rappresentato al Mase la necessità di procedere ad una rimodulazione dei finanziamenti di propria competenza, approvata dal Mase con nota prot. n. 157434¹⁹. Risulta concluso il progetto esecutivo relativo al marginamento della darsena del Canale Ovest. Per quanto riguarda l'intervento "MOLO A Adeguamento ambientale e riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento nel Porto Commerciale di Venezia", con il decreto n. 192 del 18 aprile 2023 è stato autorizzato l'affidamento dei lavori tramite procedura aperta ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016 con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, a seguito del rapporto conclusivo di verifica predisposto dalla società SOGESID e il verbale di validazione.

La gara si è conclusa il 29 giugno 2023 con l'aggiudicazione per un importo di euro 25.026.351. Per quanto riguarda l'intervento "Marginamento tratto di Canale Industriale Sud, sponda Sud, prospiciente area Vesta/Ecoprogetto", a seguito del rapporto conclusivo di verifica predisposto dalla società SOGESID e il verbale di validazione, con la Dcretazione n. 2022.0000531 del 12 ottobre 2022 è stato autorizzato l'affidamento dei lavori tramite procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno dieci operatori economici ai sensi dell'art. 63 del d.lgs. n. 50 del 2016 e art. 1 co. 2b della l. n. 120 del 11 settembre 2020. La gara, si è conclusa con la nota del 7 dicembre 2022 di aggiudicazione per un importo di euro

¹⁹ Per l'intervento "MOLO B - adeguamento ambientale e riqualificazione della banchina Emilia in Canale industriale OVEST (ultimo)" importo finanziato euro 6.111.105; intervento "MOLO A - adeguamento ambientale e riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento nel Porto Commerciale di Venezia" importo finanziato euro 28.879.663; intervento "Marginamento tratto di Canale Industriale Sud, sponda Sud, prospiciente area Vesta/Ecoprogetto" importo finanziato euro 6.700.000.

4.357.324,25 di cui euro 45.219,19 per i costi per la sicurezza. Il contratto è stato sottoscritto in data 1° febbraio 2023 mentre in data 29 maggio 2023 sono stati consegnati i lavori.

In merito al “Nuovo *Terminal* Crociere sulla sponda nord del Canale Industriale Nord”, si evince dai documenti di bilancio che è stata avviata la progettazione di fattibilità tecnico economica in esito al finanziamento del Mit, pari ad euro 1.000.000. L’importo presunto delle opere ammonta ad euro 62.000.000. Con il d.l. n. 103 del 2021 l’intervento è rientrato nelle competenze del Commissario straordinario. L’AdSP ha riferito in sede istruttoria che l’ente certificatore in data 27 luglio 2023 ha trasmesso il report finale di verifica del primo stralcio tra i 3 in cui è stato suddiviso il progetto di fattibilità tecnico-economica dell’intervento in oggetto e che l’8 agosto 2023 sono stati inviati all’Ente certificatore i documenti del terzo e ultimo stralcio per la verifica, conclusa la quale l’AdSP procederà con la gara per affidare la progettazione esecutiva e i successivi lavori.

Con riguardo all’intervento “Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell’Elettricità da via Ghega al Raccordo con innesto A57” l’AdSP ha riferito che allo stato è in corso la predisposizione dei documenti di gara.

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 30 novembre del 1998, n. 413, alla concessionaria *Venice Ro-Port MoS S.c.p.a.*²⁰.

Su tale tema permangono tutte le criticità già segnalate nei precedenti referti, 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

²⁰ 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 anche dal Collegio dei revisori dei conti dell'AdSP con verbale del 26 marzo 2020.

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”*. L'Autorità, tuttavia, ha sottoscritto gli atti aggiuntivi all'accordo concessorio originario, ritenendo prevalente l'interesse pubblico al permanere del contratto rispetto ad una sua risoluzione. A seguito della sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 2, prot.n. 1837 del 3 giugno 2020, il concessionario è tenuto a realizzare investimenti per complessivi euro 138.914.517 di cui euro 100.116.504,87 per lavori (escluso il parcheggio multipiano e gli oneri di progettazione), da completare secondo il cronoprogramma contrattuale. Nello specifico l'Autorità ha fatto presente che al 31 maggio 2021 risultano realizzati lavori per euro 89.777.947 pari al 89,67 per cento dell'importo lavori sopra citato, così come emerge dalla relazione del RUP del concedente. I lavori rimanenti sono stati come da cronoprogramma e PEF allegati all'atto aggiuntivo n.2 così previsti:

- euro 15.289.756,64 la cui realizzazione, da concludere secondo l'atto aggiuntivo n. 2 entro il 2023, fa registrare lavori ancora da realizzare per euro 12.850.337,43;
- euro 32.970.713 per realizzazione del parcheggio multipiano e opere complementari da realizzare entro il 2033. L'eventuale mancata realizzazione del parcheggio multipiano comporterà automaticamente la riduzione della durata della concessione (da 50 a 40 anni).

In sede istruttoria l'AdSP ha riferito che con istanza del 25 maggio 2022, AdSP MAS ha avviato un nuovo procedimento di V.I.A., ai sensi dell'art.23 del d.lgs. n. 152 del 2006, in ragione della decorsa efficacia temporale del provvedimento di V.I.A. di cui al parere n. 375 espresso dalla Commissione Regionale V.I.A. nella seduta del 24 ottobre 2012.

Con nota protocollo 0014615 del 12 agosto 2022, AdSP MAS ha rappresentato al concessionario la necessità di attendere l'esito della riconferma del parere VIA per poter completare i lavori, così da recepire eventuali prescrizioni. Detto procedimento si è concluso con parere favorevole n. 488 del 17 luglio 2023 della CTVIA (Commissione tecnica di valutazione impatto ambientale).

Sull'intera vicenda restano fermi i rilievi mossi nelle precedenti relazioni e l'esigenza di un costante monitoraggio dei tempi, già ripianificati nell'atto aggiuntivo n. 2.

La tabella seguente riporta gli impegni relativi agli investimenti effettuati dall'AdSP nel biennio 2021 - 2022.

Tabella 14 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali

Impegno	Descrizione	2021	2022
Cap 211.10	Acquisto, costruzione, trasformazione opere portuali-immobiliari	39.475.261	17.372.527
Cap. 211.11	Progetto partenariato pubblico privato - Piattaforma d'altura - legge n. 208 del 2015	0	0
Cap. 211.12	Investimenti di cui al "Piano nazionale per gli investimenti complementari"	0	179.450.000
Cap. 211.15	Manutenzione straordinaria immobili in uso a APV	6.588	14.542
Cap. 211.20	Escavo canali portuali e smaltimento fanghi	1.410.500	1.775.293
Cap. 211.40	Azioni per lo sviluppo strategico del porto	2.500.000	0
	Totale	43.392.349	198.612.362

Fonte: Rendiconto gestionale 2022 ADSP

La seguente tabella espone l'elenco e lo stato di avanzamento aggiornato delle opere avviate, i costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte.

Tabella 15 - Opere di grande infrastrutturazione

OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE			
Denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	Stato di attuazione
Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia - Terminal Container Montesyndial	€ 189.220.597	Legge di bilancio 147/2013 e 190/2014	Aggiudicazione dei lavori
		AdP MISE-RV-Comune di VE-AdSPMAS per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera	
		PNRR - Fondo Complementare € 35.150.000	
AdSP messa in sicurezza del SIN "Venezia - Porto Marghera"	€ 41.690.770	Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) € 41.690.770	Ultimati i lavori di "Adeguamento ambientale e riqualificazione della banchina Emilia in Canale industriale OVEST. Conclusa la gara di aggiudicazione dei lavori del "MOLO A Adeguamento ambientale e riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento nel Porto Commerciale di Venezia". Conclusa la gara di aggiudicazione dei lavori del "Marginamento tratto di Canale Industriale Sud, sponda Sud, prospiciente area Vesta/Ecoprogetto", sottoscritto il contratto e consegnati i lavori.
Nuovo Terminal Crociere sulla sponda nord del Canale Industriale Nord	€ 62.000.000	Fondo progettazione (Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese)	Report finale di verifica del primo stralcio del progetto di fattibilità tecnico-economica e inviati all'Ente certificatore i documenti del terzo e ultimo stralcio per la verifica
		€ 1.000.000,00 (per progettazione)	
Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità da via Ghega al Raccordo con innesto A57	€ 19.000.000	AdP MISE-RV-Comune di VE-AdSPMAS per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera euro 12.000.000 - PNRR euro 7.000.000	Predisposizione documenti di gara e delibera a contrarre
Nuovo ponte ferroviario atto al completamento del sistema ferroviario portuale	€ 24.301.000	Finanziato dal Fondo complementare al PNRR euro 8.000.000; Fondo opere indifferibili euro 9,4 mln; Fondi PNRR per lo sviluppo della logistica agroalimentare euro 2,6 mln; risorse dell'AdSP euro 4,3 mln	Approvato finanziamento opere indifferibili da parte del Ministero dell'economia e delle finanze. Consegnato il rapporto di verifica del progetto esecutivo ai fini della validazione da parte della società incaricata. Pubblicato il bando per l'esecuzione dei lavori con un importo, compresi oneri per la sicurezza, pari a € 19.850.902. Stipula del contratto

Fonte: Dati forniti dall'AdSP in sede istruttoria

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

L'articolo 6, c. 1, lettera a) della l. n. 84 del 1994 affida alle 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 autorizzate dall'AdSP (*ex artt.* 16, 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, nella specie individuate per l'AdSP MAS con regolamento approvato il 30 novembre 2018.

Con ordinanza del Presidente dell'AdSP n. 67 del 6 dicembre 2021, è stato determinato il numero massimo di imprese portuali non concessionarie di sbarco/imbarco e movimentazione, per conto terzi, per l'anno 2022. Con ordinanza del Presidente dell'AdSP n. 74 del 21 dicembre 2021 sono state disciplinate per il biennio 2022-2023 le modalità di selezione delle imprese portuali non concessionarie che intendono esercitare per conto terzi operazioni portuali di imbarco, sbarco e movimentazione in genere delle merci.

Per quanto concerne la disciplina riguardante le operazioni portuali rimangono in vigore per il 2022 le ordinanze n. 73/1999 e n. 74/1999 riguardanti rispettivamente i requisiti per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio, da parte di imprese, di attività portuali per conto proprio o di terzi e l'autorizzazione all'esercizio di attività portuali da parte di imprese industriali già in regime di autonomia funzionale. Con ordinanza del Presidente n. 100 del 3 novembre 2023 è stato adottato il regolamento per l'esercizio delle operazioni portuali di cui all'art. 16 legge n. 84/94 e ss.mm.ii. dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia (il regolamento disciplina i requisiti, le modalità per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio di attività di impresa portuale per conto proprio e di terzi, all'esercizio di attività di impresa portuale non concessionaria, all'esercizio di operazioni portuali in autoproduzione per i porti di Venezia e Chioggia). Alla data del 31 dicembre 2022 i soggetti autorizzati a svolgere operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84 del 1994, sono 20 nel porto di Venezia, e 4 nel porto di Chioggia. Il numero massimo di autorizzazioni all'esercizio dei servizi portuali riferiti a prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali per l'anno 2022 è stato stabilito

dalle ordinanze n. 69 (per Venezia) e n. 72 del 2021 (per Chioggia). Alla data del 31 dicembre 2022, le predette autorizzazioni sono 35 in tutto (26 rilasciate per il Porto di Venezia e 9 per i Porto di Chioggia). In sede istruttoria, l'AdSP ha dichiarato che, per quanto riguarda le autorizzazioni all'esercizio dei servizi portuali ex art.16, a seguito della proroga fino al 31 dicembre 2021 ex d.l. n. 34 del 19 maggio 2020 (c.d. d.l. Rilancio) poi convertito in l. n. 77 del 2020, le attività per il rilascio delle autorizzazioni sono riprese regolarmente e a novembre 2021 è stata aperta la possibilità di presentare regolare istanza per l'anno successivo. Per ciò che concerne le imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16, non concessionarie all'esercizio delle operazioni portuali, a seguito della scadenza delle autorizzazioni avvenuta il 31 dicembre 2021, nel mese di marzo 2022 sono state rilasciate le nuove autorizzazioni di durata biennale.

Per quanto riguarda il lavoro portuale temporaneo nel 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 2020, con ordinanza presidenziale n. 421 del 29 aprile 2016. Il suddetto termine 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 fino al 30 aprile 2022. Successivamente, con ordinanza del Presidente n. 81 del 27 aprile 2022 è stata ulteriormente prorogata l'autorizzazione per l'esercizio dell'attività di lavoro portuale temporaneo "per il tempo necessario all'indizione e conclusione della procedura necessaria per l'individuazione del nuovo contraente" alla compagnia autorizzata all'intermediazione di manodopera temporanea nel porto di Venezia.

Anche nel porto di Chioggia, l'AdSP ha evidenziato che l'affidamento del servizio risulta in proroga già a partire dal 2015 (anno in cui le competenze sulla materia erano ancora in capo all'Autorità marittima). Nel 2017, alla luce della costituzione dell'Autorità di Sistema Portuale, le connesse attribuzioni di indirizzo, coordinamento e regolazione furono estese, *ex lege*, anche al porto di Chioggia. La situazione ereditata era di un pesante sovradimensionamento dell'impresa rispetto alle esigenze dello scalo; quindi, l'AdSP ha posto in essere sinergie affinché i lavoratori dell'impresa di Chioggia potessero essere avviati presso il porto di

Venezia, ove le occasioni di lavoro sono maggiori²¹. In tale contesto, l'AdSP ha ritenuto di prorogare l'autorizzazione alla società di anno in anno (ultima proroga rilasciata con ord. 77 del 3 febbraio 2022).

In sede istruttoria, l'Autorità riferisce che nel corso del 2023 AdSP MAS ha intrapreso un percorso partenariale finalizzato alla definizione di "linee guida" condivise per la procedura di gara rivolta al rilascio dell'autorizzazione del servizio di "fornitura del lavoro portuale temporaneo" per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali ex art. 17 l. 84 del 1994; l'obiettivo prioritario dell'AdSP è quello di mantenere il livello occupazionale ed i posti di lavoro attualmente attivi nelle due compagnie.

In sede di tavolo partenariale e come consolidato nelle "linee guida", è prevalsa l'indicazione di procedere con due gare distinte. Ai fini della redazione dei due bandi, la cui pubblicazione era prevista per il 27 novembre 2023, risultava necessario però procedere con la definizione degli organici da mettere a gara tenendo conto della clausola sociale secondo la quale si deve prevedere la salvaguardia occupazionale di tutti i lavoratori di Venezia e di Chioggia (soci e dipendenti in forza alle attuali imprese ex art. 17 legge n. 84 del 1994, ivi compreso il personale amministrativo) in servizio alla data di pubblicazione del bando.

In particolare, con riferimento al porto di Chioggia, l'organico dell'impresa è di 25 lavoratori (esclusi Presidente e Vicepresidente), fortemente sovradimensionato rispetto alle attuali esigenze di manodopera temporanea dello scalo, che si assestano intorno alle 10 unità.

Le 15 unità in esubero, in ossequio al percorso individuato dal tavolo partenariale, avrebbero quindi dovuto essere riassorbite dall'aggiudicatario del bando presso il porto di Venezia. Nel corso della Commissione consultiva di Venezia del 23 novembre 2023 è però stato rilevato come il Porto di Venezia non potesse supportare, dato il livello dei traffici in calo nel 2023, un organico di 131 unità (pari alla somma dei lavoratori in forza a Venezia e degli esuberanti di Chioggia). L'*iter* per la redazione dei bandi pertanto è stato sospeso, in attesa di risolvere il problema attraverso il confronto con le organizzazioni sindacali. Si rileva che, in mancanza di una nuova gara già avviata, il nuovo Codice degli appalti di cui al d.lgs. n. 36 del 2023 non

²¹ Con Ordinanza n. 84 del 6 luglio 2022, il Presidente dell'AdSP ha previsto che "Le imprese autorizzate ad operare ex art. 16 della Legge n. 84/1994 ss.mm.ii. presso il porto di Venezia possono avvalersi, all'occorrenza, della manodopera temporanea messa a disposizione da Nuova CLP e da Serviport (soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 17 della legge portuale) al fine di garantire il miglior coordinamento operativo delle varie attività portuali", in considerazione del crescente disallineamento (che si traduce nei c.d. "tagli di squadra") tra numero di lavoratori disponibili come prestatori di manodopera temporanea e numero di lavoratori temporanei richiesti da parte delle imprese ex art. 16 operanti nel porto di Venezia e della riduzione dei traffici nel porto di Chioggia che comporta la drastica riduzione di occasioni di impiego per i lavoratori portuali.

consente alcuna proroga tecnica.

Nel presente referto ed in quelli precedenti si è ampiamente trattato delle criticità nella effettiva unificazione dei due scali che appare procedere con molta lentezza. Il subordinare quindi l'avvio di una nuova gara ad un'unificazione i cui tempi non appaiono definiti rappresenta un'anomalia da sanare quanto prima e con modalità rispettose delle regole contenute nel Codice dei contratti pubblici.

Dalla relazione annuale per il 2022 si evince che l'AdSP, come autorizzato dall'art. 17 c. 15 bis della legge n. 84 del 1994, nel corso del 2022 ha predisposto l'erogazione della formazione obbligatoria per entrambi i soggetti di cui all'art. 17 della l. n. 84 del 1994 autorizzati alla fornitura di lavoro portuale temporaneo nei porti di Venezia e Chioggia, sostenendo i costi di formazione e riconoscendo a ciascuna società euro 190,00 per ogni giornata non lavorata e impiegata in attività formativa.

Ha provveduto quindi ad erogare nel 2022 euro 126.160 per lo svolgimento di corsi di formazione dedicata alle imprese autorizzate alla fornitura di manodopera temporanea nei porti di Venezia e Chioggia come contributo a compensazione del mancato avviamento al lavoro del personale operativo in formazione.

6. TRAFFICO PORTUALE

I traffici portuali delle merci, nel corso del 2022, hanno complessivamente mantenuto volumi analoghi al 2021, raggiungendo complessivamente 25,4 milioni di tonnellate (+0,05 milioni di tonnellate circa). Questo risultato si deve alla crescita, rispetto all'anno precedente, del porto di Venezia che vede aumentare i propri traffici dell'1,5 per cento e alla diminuzione del porto di Chioggia del 30,2 per cento.

In particolare, il porto di Venezia nel 2022 ha fatto registrare volumi totali di circa 24,6 milioni di tonnellate, in crescita rispetto all'anno precedente (+0,4 milioni di tonnellate, +1,5 per cento).

Il settore industriale evidenzia un tasso di crescita di 43,4 per cento, quello commerciale evidenzia una situazione di stazionarietà, mentre il petrolifero riporta un -10,2 per cento. Il porto di Chioggia, come detto, ha visto ridurre i propri volumi di traffico del 30,2 per cento (-324.000 tonnellate circa) arrivando a raggiungere così circa 750.000 tonnellate movimentate.

La composizione complessiva dei traffici per settore rimane in linea con quella del 2021 per il comparto commerciale, confermando che tale tipologia di traffico continua a prevalere sulle altre; si evidenzia, invece, un leggero aumento per quello industriale mentre si riscontra una flessione per quello petrolifero. Nel 2022 la composizione dei traffici risulta quindi: 59,8 per cento commerciale (60,9 per cento nel 2021), 14,6 per cento industriale (10,5 per cento nel 2021), 25,6 per cento petrolifero (28,6 per cento nel 2021).

Il settore delle rinfuse liquide ha complessivamente fatto registrare una flessione pari al 6,9 per cento, con una diminuzione di circa 586 mila tonnellate, imputabili soprattutto ai traffici dei prodotti raffinati (-11,6 per cento pari a -831.000 tonnellate circa). In ripresa, invece, le altre rinfuse liquide (74,4 per cento pari a circa 145.000 tonnellate) e i prodotti chimici (11,5 per cento pari a circa 125.000 tonnellate).

Il settore delle rinfuse solide, comprendenti le movimentazioni dei prodotti del settore agroalimentare, energetico, minerario, siderurgico e dell'edilizia (quest'ultimo compreso nella categoria "altre rinfuse solide"), vede aumentare i propri volumi di traffico rispetto al 2021, con una crescita di circa 0,47 milioni di tonnellate circa, pari al 6,4 per cento. Tale crescita è sostenuta dai seguenti settori merceologici: cereali +150,7 per cento (+413.000 tonnellate circa), carbone +105,4 per cento (+938.000 tonnellate circa) oltre che dalle altre rinfuse solide con un incremento del 22,3 per cento (+43.000 tonnellate circa). Per contro si rilevano cali nel settore dei prodotti metallurgici -24,1 per cento, con circa 1.650.000 tonnellate movimentate (-526.000

tonnellate circa), così come in quello dei mangimi -8,4 per cento (-126.500 tonnellate circa) ed infine in quello dei minerali -13,8 per cento (-264.000 tonnellate circa). Il settore delle merci varie in colli evidenzia una crescita rispetto al 2021 (+1,6 per cento pari a circa 163.000 tonnellate circa). Questo risultato è stato determinato dalla crescita dei contenitori (+3,1 per cento pari a circa 163.000), del traffico *ro-ro* (+13,3 per cento pari a circa 237.000 tonnellate circa), mentre si registra un calo nel settore legato alle altre merci varie che vede una diminuzione dell'8,5 per cento pari a circa 236.000. I traffici *container* in termini di TEU passano da 514.000 del 2021 a 534.000 del 2022 con un aumento pari a 3,9 punti percentuali. Per quanto riguarda il settore passeggeri, nel corso del 2022, si registra una crescita con una movimentazione di 388.000 passeggeri totali a fronte dei quasi 104.000 del 2021. Le crociere e la componente "navi veloci" denotano un forte incremento rispettivamente di 229.000 e 36.500 unità. Infine, i "traghetti" registrano un aumento dei passeggeri trasportati del +36,1 per cento pari a circa 20.500 unità.

Tabella 16 - Traffico di merci e passeggeri - Venezia e Chioggia

Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	2021			2022		
	Totale	IN	OUT	Totale	IN	OUT
Rinfuse liquide, di cui:	8.420.119	7.765.806	654.313	7.834.190	7.287.069	547.121
petrolio grezzo	24.684	0	24.684	0	0	0
prodotti raffinati	7.117.833	6.847.575	270.258	6.287.129	5.932.822	354.307
gas	0	0	0	0	0	0
Prodotti chimici	1.083.635	786.234	297.401	1.208.753	1.093.489	115.264
altre rinfuse liquide	193.967	131.997	61.970	338.308	260.758	77.550
Rinfuse solide, di cui:	7.254.240	7.092.397	161.843	7.722.342	7.521.591	200.751
cereali	273.548	247.665	25.883	685.983	671.376	14.607
mangimi	1.503.700	1.502.125	1.575	1.377.234	1.377.234	0
carbone	889.651	889.651	0	1.827.472	1.827.472	0
minerali	1.911.224	1.896.717	14.507	1.647.432	1.647.432	0
metallurgici	2.176.589	2.153.505	23.084	1.650.614	1.563.082	87.532
prodotti chimici	308.470	296.791	11.679	299.855	283.704	16.151
altre rinfuse solide	191.058	105.943	85.115	233.752	151.291	82.461
Totale merci alla rinfusa	15.674.359	14.858.203	816.156	15.556.532	14.808.660	747.872
Merci varie in colli, di cui:	9.640.113	5.548.228	4.091.885	9.803.334	5.693.677	4.109.657
contenitori	5.119.995	2.331.256	2.788.739	5.282.763	2.415.704	2.867.059
ro-ro	1.774.973	837.458	937.515	2.011.358	973.489	1.037.869
altro	2.745.145	2.379.514	365.631	2.509.213	2.304.484	204.729
Tonnellaggio totale merci movimentate	25.314.472	20.406.431	4.908.041	25.359.866	20.502.337	4.857.529
N° navi	2.799			3.064		
N° passeggeri	102.613	49.657	48.705	387.856	175.345	171.094
di linea	72.854	38.423	34.431	129.562	68.088	61.475
crocieristi	29.759*	11.234	14.274	258.294*	107.257	109.619
N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	513.851	276.623	237.228	534.027	284.435	249.592
pieni	365.368	147.579	217.789	373.877	149.021	224.856
vuoti	148.483	129.044	19.439	160.150	135.414	24.736
N° contenitori movimentati di cui:	314.368	168.628	145.740	321.632	170.429	151.203
pieni	229.743	98.953	130.810	231.503	98.665	132.838
vuoti	84.605	69.675	14.930	90.129	71.764	18.365

*Gli importi indicati tengono conto di ulteriori passeggeri di crociera "transiti" (4.251 nel 2021 e 41.418 nel 2022) che non sono compresi tra quelli IN e OUT.

Fonte: Rendiconto 2022- AdSP

7. GESTIONE DEL DEMANIO

Il demanio marittimo portuale di competenza dell'AdSP MAS, comprende ora gli ambiti di competenza dell'Autorità portuale di Venezia di cui al d.m. 6 aprile 1994, nonché quelli del porto di Chioggia, gestiti dalla locale Capitaneria di porto e dall'Azienda Speciale della Camera di commercio di Venezia e Rovigo "A.S.Po."

Richiamando il precedente referto, si sottolinea come 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 rappresenti un'anomalia, esistente da 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'AdSP²². Si sottolinea quindi, ancora una volta, l'urgenza di definire tutte le procedure che ostano alla completa unificazione dei due porti.

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, le fasce demaniali lungo il ciglio dei canali marittimi, aree, opere portuali, specchi acquei e fabbricati a Porto Marghera, Mira, Venezia e Cavallino Tre Porti.

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 Saloni 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 di competenza dell'AdSP MAS, l'Autorità di sistema portuale ha dichiarato di aver svolto con la locale Capitaneria di Porto 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 delle attività e insediamenti già esistenti.

Nei precedenti referti si è dato atto delle azioni intraprese per l'unificazione del demanio marittimo in capo all'AdSP, al fine di superare le criticità della permanenza di alcuni compendi immobiliari in capo alla CCIA, proprietaria di A.S.Po..

In particolare, è stato siglato ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, un accordo di

²² In particolare, A.S.Po. 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..

programma tra Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale e Camera di commercio di Venezia-Rovigo con il quale sono state definite le modalità di trasferimento all'AdSP MAS del patrimonio immobiliare della CCIAA; la Camera di Commercio ha messo a disposizione dell'Autorità la propria Azienda Speciale - A.S.Po. per lo svolgimento dei servizi afferenti alla gestione tecnico-amministrativa ed operativa del patrimonio appartenente al demanio marittimo, nonché per l'attività di assistenza nella pianificazione e realizzazione di infrastrutture portuali (piazzali, magazzini, banchine).

In sede istruttoria, l'Autorità ha riferito che nel corso del 2022 è stato completato il procedimento di accertamento demaniale da parte di un'apposita Commissione dei fabbricati portuali già intestati alla CCIAA ed in uso ad A.S.PO. Con la sottoscrizione di due verbali, rispettivamente, del 29 dicembre 2022 e del 28 febbraio 2023 i suddetti fabbricati sono stati dichiarati pertinenza del demanio marittimo ai sensi dell'art. 29 cod. nav.. Nelle more dell'iscrizione da parte dell'Agenzia del demanio di tutti i fabbricati oggetto della procedura di accertamento, questi sono già, dalla data di sottoscrizione dei corrispettivi verbali, in gestione dell'AdSP MAS. Compilate le prime due fasi di delimitazione delle aree di Val da Rio e completata la fase di acquisizione dei fabbricati demaniali, l'AdSP ha avviato la terza fase del procedimento di delimitazione del porto di Chioggia della fascia demaniale prospiciente al canale Lombardo esterno, partendo da Nord dall'attuale confine demaniale censito dal limite del precedente verbale n. 50, il cui piano di delimitazione ha completato una prima fase di istruttoria tecnica volta alla definizione della dividente demaniale della lunghezza di circa 900 metri su ciglio sponda canale, e della prospiciente fascia demaniale fronte canale Lombardo Esterno della lunghezza di circa 900 metri. La seconda fase di programmazione del piano di delimitazione prevede l'aggiornamento dei provvedimenti concessori di competenza dell'AdSP che disciplinano la porzione di fascia ricadente nella predetta sponda, al fine di armonizzare gli aspetti amministrativi demaniali propedeutici ai lavori della Commissione demaniale. La procedura, quindi, non è stata ancora completata anche se dal 2019 esiste un tariffario unico per la gestione dei servizi valido sia per il compendio di Venezia che per quello di Chioggia; tale tariffario, peraltro, definisce 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. Il tariffario vigente è stato aggiornato in coerenza con l'obiettivo di favorire lo sviluppo infrastrutturale e la

programmazione gestoria dei singoli compendi assentiti in concessione.

È in vigore dal 2019 un nuovo “Regolamento concessioni demaniali marittime”, che dà assetto e coerenza alla disciplina dei procedimenti di rilascio delle concessioni demaniali; esso è stato aggiornato dal Comitato di gestione, con delibera n. 4 del 27 gennaio 2022 e da ultimo con delibera n. 2 del 10 gennaio 2024, per tenere conto di quanto previsto dal “regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine” approvato con decreto del Mit di concerto con il Mef n. 202 del 28 dicembre 2022 e del decreto Mit n. 110 del 21 aprile 2023 di adozione delle “linee guida sulle modalità di applicazione del regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine”.

In sede istruttoria, l’AdSP ha riferito che nel corso del 2022 è stata emanata l’ordinanza n. 70 al fine “di guidare il complesso processo di sviluppo e valorizzazione portuale dei *terminal* ricadenti dell’isola commerciale di Porto Marghera, valutando l’andamento dei traffici attualmente sviluppati dai soggetti operanti all’interno del porto di Venezia, il valore dei compendi demaniali, delle opere e dei beni portuali grazie ai quali tali traffici sono attualmente gestiti, la suddivisione territoriale derivante dalle vigenti concessioni demaniali in essere nonché l’interesse manifestato dagli operatori portuali ai fini dello sviluppo del traffico commerciale e della correlata attività logistica”. Detta ordinanza individua nuovi spazi da destinare allo sviluppo dei traffici portuali commerciali in conseguenza dello spostamento seppur temporaneo delle navi da crociera a Marghera, e tenuto conto degli interventi programmati sull’isola portuale a valere sul fondo FSC che prevedono la riqualificazione delle banchine denominate AOSTA, TRENTO, BOLZANO, LOMBARDIA e testata MOLO SALI, con contestuale razionalizzazione del sistema di raccolta delle acque meteoriche.

L’Autorità, inoltre, ha riferito che nel corso del 2022 è stata presentata istanza di concessione demaniale pluriennale da parte di una società, per l’assentimento in uso di un compendio demaniale presso il Porto Commerciale di Marghera – Molo B composto da aree, edifici e banchine, per un periodo di anni 25 (istanza originaria risale al 2018 ed è stata successivamente integrata nel 2020 e nel 2022). L’istanza è stata pubblicata all’Albo *on-line* dell’Autorità, all’albo del Comune di Venezia, sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea (GUCE) nonché sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (G.U.R.I.) per 45 giorni naturali e consecutivi; alla scadenza del termine di pubblicazione è stato sottoscritto in data 17 luglio 2023 l’atto di concessione demaniale per 25 anni, a decorrere dal 1° ottobre 2024 (il 30 settembre 2024 scade

l'ultima proroga dell'atto di concessione demaniale originario). La concessione demaniale pluriennale e la correlata autorizzazione ad esercitare attività di impresa portuale commerciale in conto terzi sono state rilasciate allo scopo di mantenere e gestire il compendio demaniale richiesto in occupazione ed uso ai fini dello sbarco, imbarco, trasbordo, deposito e movimentazione conto terzi di *container ro-ro*, nonché di tutti i servizi portuali complementari e accessori al ciclo delle operazioni portuali ai sensi degli artt. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994. La concessione viene assentita verso la corresponsione di un canone demaniale annuo pari a euro 2.075.000 a norma dell'art. 39 del cod. nav. e art. 16 del reg. cod. nav. La concessionaria ha facoltà, nel corso della concessione, di realizzare anche nuovi investimenti, in termini di opere amovibili e impianti, volti al potenziamento della propria attività, previo assenso dell'Autorità concedente.

Nella tabella seguente sono riassunte, per gli esercizi 2021 e 2022, le entrate accertate e riscosse per canoni da concessioni demaniali, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate e sugli accertamenti.

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

Esercizio	Accertamenti per canoni (a)	Entrate correnti	Incid.	Riscossioni per canoni (c)	Incid.
		(b)	a/b %		c/a %
2021	25.429.322	50.838.284	50,02	13.232.616	52,04
2022	26.996.327	55.513.435	48,63	13.420.012	49,71

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

Nel periodo in esame gli accertamenti per canoni da concessioni demaniali risultano in aumento, attestandosi a euro 26,99 mln (25,43 mln nel 2021). L'aumento interessa anche le riscossioni, che si attestano ad euro 13,42 mln (13,23 mln nel 2021). I canoni demaniali rappresentano il 48,63 per cento delle entrate correnti, e ne risultano la principale voce, precedendo le tasse portuali e di ancoraggio, i proventi per autorizzazioni di impresa. Si sottolinea come la riscossione di dette entrate sia annualmente all'incirca del 50 per cento. Pertanto, appare opportuno porre in essere ogni iniziativa volta a migliorare tali percentuali di riscossione.

Rispetto al totale del residuo attivo per canoni da concessione di euro 25.336.376 il peso del credito vantato dall'Ente nei confronti del concessionario "Venice Ro.Port.Mos. s.c.p.a." al 31 dicembre 2022 è di euro 3.935.464 pari al 15,5 per cento.

8. PARTECIPAZIONI

L'AdSP, con i decreti n. 866 del 29 dicembre 2022 e n. 1034 del 29 dicembre 2023, ha adottato i provvedimenti di revisione periodica delle partecipazioni societarie ai sensi dell'art. 20 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo Unico Società Partecipate) contenenti, rispettivamente, la situazione al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022, nonché il Regolamento per l'esercizio del "controllo analogo" della propria società *in house*.

Già nei precedenti referti è stata messa in luce la particolare situazione della Azienda speciale A.S.Po. della Camera di commercio di Venezia-Rovigo, che svolge funzioni portuali nel porto di Chioggia e che, sebbene non sia una partecipata, influenza a vario titolo la situazione del consolidato dell'AdSP. Nelle more del passaggio definitivo all'AdSP dei beni dell'A.S.Po. di cui sopra si è detto, la Camera di commercio ha consentito all'AdSP di avvalersi della suddetta Azienda speciale 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.

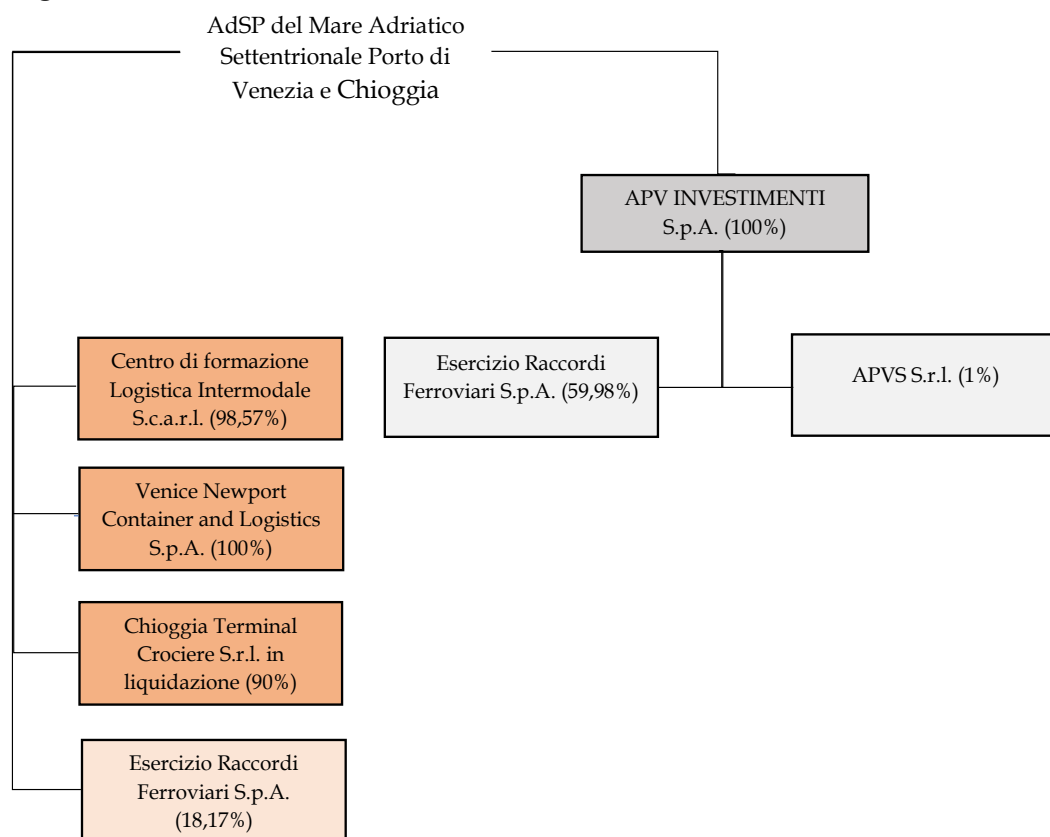
Nell'ambito del subentro dell'AdSP nella gestione del porto di Chioggia, l'Autorità ha acquisito a titolo gratuito nel 2019 anche le quote di controllo (90 per cento) della Chioggia *Terminal Crociere Srl*, gestore dell'attività crocieristica nel porto clodiense, già nella titolarità della CCIA. Detta operazione è contemplata in apposito accordo di programma ex art. 15 della l. n. 241 del 1990, successivamente rinnovato con atto notarile del 5 luglio 2020. In relazione al mutato assetto dell'attività crocieristica a Venezia che ha previsto l'interdizione al transito nel canale della Giudecca verso la Marittima delle navi di maggiori dimensioni ed ha visto l'avvio di una gestione commissariale per la messa in esercizio di approdi diffusi estesi anche al porto di Chioggia a beneficio dell'attuale concessionario, in data 10 novembre 2022, la società CTC s.r.l. è stata sciolta e messa in liquidazione. La *CTC Srl* ha chiuso il bilancio 2022 con una perdita di euro 25.088 (utile di euro 580 nel 2021, utile di euro 4.578 nel 2020 e una perdita di euro 77.728 nel 2019), con un valore della produzione di euro 52.428 nel 2022 (euro 55.399 nel 2021). In sede istruttoria, l'Autorità ha dichiarato che *"sono in corso le attività di liquidazione del patrimonio della stessa. In particolare, si sta negoziando la cessione di un asset immobiliare costituito da una passarella a uso portuale collocata nel Terminal dell'Isola dei Saloni. La procedura di liquidazione, coerentemente con il piano definito, è legata al completamento della citata vendita. Allo stato attuale, non si prevedono impatti sul bilancio dell'Autorità"*. Dalla relazione di "Revisione

periodica delle partecipazioni e attuazione precedente piano di razionalizzazione” risulta che si prevede la conclusione della liquidazione nel corso del 2024.

Le società APV Investimenti s.p.a., iscritta all’elenco delle *in house* e la Venice Newport Container and Logistics s.p.a. per le quali l’Ente aveva dichiarato che nel 2023 avrebbe valutato una possibile razionalizzazione, alla data di adozione del provvedimento di revisione periodica delle partecipazioni (29 dicembre 2023) risultano ancora detenute.

Di seguito si fornisce la situazione complessiva dell’asset societario al 31 dicembre 2022 e sintetiche informazioni sulle singole società partecipate dall’Autorità.

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 appaiono 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"²³.

Il bilancio 2022 evidenzia un utile di euro 468.857 (520.226 nel 2021), il valore della produzione è in diminuzione passando da euro 3.644.159 del 2021 a euro 3.622.011 nel 2022, dovuto alla diminuzione degli altri ricavi e proventi (da euro 594.335 a 342.744 nel 2022). I ricavi delle vendite e delle prestazioni invece aumentano da euro 3.049.825 nel 2021 a 3.279.267 nel 2022). I costi della produzione passano da euro 2.912.519 nel 2021 a euro 3.103.004. Il patrimonio netto si attesta nel 2022 a 11.703.786 2021 (11.234.929 nel 2021).

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.

Il bilancio 2022 evidenzia un utile di euro 283.737 (euro 222.154 nel 2021); il valore della produzione è in diminuzione passando da euro 3.789.276 del 2021 a 3.447.889 nel 2022. I costi della produzione sono in aumento e passano da euro 3.307.396 a 3.613.420 nel 2022. Il patrimonio netto passa da euro 113.206.292 nel 2021 a 113.490.029.

²³ Si richiama a tal proposito il Consiglio di Stato, sez. V, n. 681 del 27 gennaio 2020, che 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".

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

La società svolge un'attività di trasporto alternativo a quello stradale e a ridotto impatto ambientale. 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, a sua volta, il 52,69 per cento. Al 31 dicembre 2022 l'Autorità detiene una partecipazione diretta al capitale sociale del 18,17 e una partecipazione indiretta, tramite *APV Investimenti s.p.a.*, pari a 59,98 per cento. Nel 2022 il bilancio si è chiuso con una perdita di euro 439.510 (utile euro 1.000 nel 2020 e nel 2021), il valore della produzione è pari ad euro 4.068.786 nel 2022 (4.410.510 nel 2021 e 4.406.369 nel 2020). Nel 2022, il patrimonio netto è pari ad euro 4.468.787 (euro 4.908.298 nel 2021).

8.4 APVS S.r.l.

La società, costituita con delibera del 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; tale facoltà è stata azionata dalla Regione Veneto attraverso la *Veneto Sviluppo S.p.A.* (finanziaria della Regione Veneto) che ha acquistato l'intera partecipazione di APVI in APVS il 5 febbraio 2016²⁴ (attualmente la società APVS s.r.l. è partecipata da un socio pubblico (*Veneto Sviluppo S.p.A.*) e da due soci privati (*Venezia Investimenti s.r.l.* e *APV Investimenti S.p.A.* per l'1 per cento). 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”*. Attualmente, l'attività svolta dalla Società si estrinseca esclusivamente nel possesso di una partecipazione di controllo nella

²⁴ 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.

società Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. (nel prosieguo anche solo “V.T.P.” o “controllata”), costituita il 29 aprile 1997 in attuazione della deliberazione della Giunta regionale del Veneto del 3 aprile 1997, n. 1213, con la quale veniva dichiarata la necessità di gestire e ottimizzare le attività di sbarco/imbarco dei passeggeri del Porto di Venezia. L’attività di direzione e coordinamento nei confronti della controllata V.T.P., pertanto, consiste, sul piano formale e sostanziale, nel mero possesso della predetta partecipazione, con esclusione di qualsivoglia ingerenza nella gestione della controllata medesima. La società ha chiuso il bilancio 2022 con una perdita di 82.057 (84.467 nel 2021).

8.5 Chioggia Terminal crociere s.r.l. in liquidazione

Come già detto, la società è stata sciolta e messa in liquidazione in data del 10 novembre 2022. La conclusione della liquidazione è prevista nel corso del 2024. La società ha chiuso l’esercizio 2022 con una perdita di euro 25.088 (utile di euro 580 nel 2021).

8.6 Consorzio Formazione Logistica Intermodale - CFLI

Il Consorzio per la formazione logistica intermodale è ente partecipato dalla AdSP (quota di partecipazione 98,57 per cento) e accreditato presso la Regione Veneto per la formazione e per i servizi al lavoro; in tale ambito, organizza corsi di qualificazione/riqualificazione e percorsi di inserimento lavorativo a favore delle aziende, avvalendosi di contributi comunitari²⁵, 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 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 2021 il Consorzio ha modificato la propria ragione sociale divenendo società consortile a responsabilità limitata e variato denominazione sociale in “CFLI - Centro di Formazione Logistica Intermodale Società Consortile a Responsabilità limitata”. Ha chiuso il bilancio 2022 con un risultato positivo di euro 14.640 (7.754 nel 2021) e con un valore della produzione di euro 1.018.494 (1.132.187 nel 2021). Il patrimonio netto è pari a euro 103.667 (89.027 nel 2021).

²⁵ Ad esempio: Multiappro, Interreg Italy-Croatia, Eu-portraits, Transpogood, Intermodadria, Med.i.t.a., Interreg Adrion, Interreg Adriaform, Portrain, Cooperadria, Safeadria, Vet. Port. Intempo.

9. CONTENZIOSO

Nel corso dell'anno 2022 sono stati gestiti numerosi contenziosi aventi significativi impatti sul bilancio dell'Ente.

Tematica ricorrente è quella delle richieste di risarcimento danni da patologie conseguenti ad esposizione ad amianto, tanto che negli ultimi dieci anni l'AdSP MAS ha versato circa 30 milioni di euro a titolo risarcitorio per tali danni. In particolare, nel 2022 l'Ente ha risarcito circa euro 6 milioni (6.000.000 nel 2021, 5.000.000 nel 2020 e 2.611.000 nel 2019). Va aggiunto che il 2022 ha visto azioni di rivalsa dell'Inail nei confronti dell'Ente, per euro 1.514.606 (1.187.805 nel 2021 e 4.250.000 nel 2020). Dalla relazione al rendiconto 2022 risulta che l'AdSP ha presentato istanza di accesso per l'anno 2021 e 2022, alle risorse destinate alla operatività dell'indennizzo amianto, ai sensi del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, con riferimento alle sentenze esecutive o ai verbali di conciliazione giudiziale depositati entro il 31 dicembre 2020 e alle sentenze esecutive o ai verbali di conciliazione depositati entro il 31 dicembre 2021. Il suindicato decreto, prevedendo una dotazione di 10 milioni per ciascuno dei predetti anni, riconosce anche alle Autorità portuali la possibilità di avvalersi delle predette risorse, in quanto soccombenti in sentenze esecutive o comunque parti debentrici in verbali di conciliazione giudiziale aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali.

Con riferimento ai contenziosi "attivi", va richiamato un ricorso amministrativo in secondo grado avviato dall'Ente contro il Mims 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.

L'Autorità riferisce che con sentenza n. 6694/2022 del 29 luglio 2022 il Consiglio di Stato, accogliendo parzialmente l'appello, ha riformato la sentenza di primo grado del TAR condannando il Ministero al pagamento della somma di euro 327.830,25, per i servizi di manutenzione svolti per l'anno 2003, ultima annualità per la quale esisteva la convenzione sottoscritta.

In materia di responsabilità civile, con riguardo al contenzioso intentato dall'AdSP per ottenere il risarcimento di euro 2.225.746 a carico dell'appaltatore dei lavori relativi alla banchina "Berica" a seguito dei quali si è poi verificato un cedimento, con sentenza del 20 luglio 2023 il

giudice ha condannato i convenuti in solido tra loro al pagamento, in favore dell'AdSP MAS della complessiva somma di euro 2.521.000 oltre iva, sulla minor somma di euro 2.158.000, oltre interessi con vittoria di spese.

L'avanzo di amministrazione dell'esercizio 2022 risulta vincolato per euro 6.556.625 per il risarcimento dei danni da esposizione all'amianto, altresì iscritti nel fondo per rischi ed oneri dello stato patrimoniale, nonché per euro 327.830,95 per il contenzioso relativo al menzionato mancato riconoscimento dei contributi ex art. 6 della legge n. 84 del 1994 da parte del Mims, versati definitivamente all'Autorità il 4 aprile 2023.

10. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il consuntivo 2022 è stato approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 7 del 27 aprile 2023 e successivamente dal Mit, su parere favorevole del Mef, con nota del 26 giugno 2023; allo stesso sono allegati il prospetto riepilogativo delle spese per missioni e programmi, l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti e il Piano dei conti integrato. Il risultato di esercizio nel 2022 è pari ad euro 15.278.690 (euro 2.225.759 nel 2021 ed euro 425.236 nel 2020).

Il Collegio dei revisori dei conti ha dato atto che il conto consuntivo dell'esercizio 2022 è stato redatto in conformità al vigente Regolamento di amministrazione e contabilità. Per quel che riguarda le norme sul contenimento della spesa pubblica lo stesso Collegio ha dato atto di aver 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 1.199.629).

10.1 Dati salienti della gestione

Si antepone, per ciascuno degli esercizi 2021 e 2022, all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, un prospetto che espone i saldi contabili più significativi emergenti dai conti consuntivi esaminati, posti a raffronto con quelli degli esercizi precedenti.

Tabella 18 - Principali saldi contabili della gestione

DESCRIZIONE	2021	2022	Δ %
a) Avanzo/disavanzo fin.	48.176.869	-35.277.431	-173,22
saldo corrente	25.865.161	25.655.108	-0,81
saldo in c/capitale	22.311.708	-60.932.539	-373,10
b) Avanzo amm.ne	71.405.311	36.551.718	-48,81
c) Avanzo economico	2.225.759	15.278.690	586,45
d) Patrimonio netto	238.174.276	253.452.967	6,41

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

10.2 Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate

Il bilancio di previsione 2022 è stato adottato con delibera del Comitato di gestione n. 13 del 28 ottobre 2021 e approvato dal Mit con nota del 20 gennaio 2022, acquisito il parere favorevole del Mef. Nel corso dell'esercizio 2022, lo stesso è stato oggetto di due note di variazione: la prima adottata dal Comitato di gestione con delibera n. 11 del 21 luglio 2022, approvata dal

Mims con nota prot. n.26311 del 18 agosto 2022 e la seconda adottata dal Comitato di gestione con delibera n. 13 del 29 novembre 2022, approvata dal Mit con nota prot. n. 39661 del 19 dicembre 2022.

La gestione 2022 si è conclusa con un disavanzo finanziario di competenza di euro 35.277.431, dato dalla differenza tra accertamenti (euro 213.048.183) e impegni (euro 248.325.614).

Il risultato di amministrazione per il medesimo anno ammonta a euro 36.551.718, dato dalla somma del risultato di competenza (euro -35.277.431), dall'avanzo di amministrazione degli esercizi precedenti (euro 71.405.311) e dal saldo positivo nella variazione dei residui (euro 423.839).

Le entrate complessivamente accertate per l'anno 2022 ammontano ad euro 213.048.183 inferiori di euro 10.862.555 rispetto a quelle indicate nel bilancio preventivo 2022 (euro 223.910.738). Le uscite complessivamente impegnate ammontano ad euro 248.325.614 inferiori di euro 20.725.448 rispetto a quelle indicate nel bilancio preventivo 2022 (euro 269.051.062).

Le tabelle seguenti raccolgono i dati relativi alle entrate accertate ed alle uscite impegnate, ponendo a raffronto il bilancio per 2022 con quello del precedente esercizio.

Tabella 19 - Andamento entrate accertate e uscite impegnate

		2021	2022	Scostamento	Δ%
ENTRATE	Correnti	50.838.284	55.513.435	4.675.151	0,09
	c/capitale	70.008.036	149.749.228	79.741.192	1,14
	P. di giro	4.124.480	7.785.520	3.661.040	0,89
	Totali	124.970.800	213.048.183	88.077.383	0,70
USCITE	Correnti	24.973.123	29.858.327	4.885.204	0,20
	c/capitale	47.696.328	210.681.767	162.985.439	3,42
	P. di giro	4.124.480	7.785.520	3.661.040	0,89
	Totali	76.793.931	248.325.614	171.531.683	2,23
Saldo gest. corr.		25.865.161	25.655.108	-210.053	-0,01
Saldo gest. capit.		22.311.708	-60.932.539	-83.244.247	-3,73
Saldo di competenza		48.176.869	-35.277.431	-83.454.300	-1,73
Utilizzo avanzo amm.ne		20.280.936	71.405.311	51.124.375	2,52
Saldo finale		68.457.805	36.127.879	-32.329.926	-0,47
Saldo residui		2.947.505	423.839	-2.523.666	-0,86
Risultato di amministrazione		71.405.311	36.551.718	-34.853.593	-0,49

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

La seguente tabella espone gli scostamenti tra il bilancio di previsione dell'AdSP e il bilancio consuntivo.

Tabella 20 - Andamento entrate e delle uscite

	Consuntivo 2022	Previsione 2022	Scostamento consuntivo- previsione 2022	Consuntivo 2021	Scostamento consuntivi 2022-2021
ENTRATE					
Avanzo di Amm.ne iniziale	71.405.311	71.405.311	0	20.280.936	
Correnti	55.513.435	52.521.523	2.991.912	50.838.284	4.675.151
Conto capitale	149.749.228	161.804.153	-12.054.925	70.008.036	79.741.192
Partite di Giro	7.785.520	9.585.062	-1.799.542	4.124.480	3.661.040
Totale	284.453.494	295.316.049	-10.862.555	145.251.736	139.201.758
USCITE					
Correnti	29.858.327	35.241.000	-5.382.673	24.973.123	4.885.204
Conto capitale	210.681.767	224.225.000	-13.543.233	47.696.328	162.985.439
Partite di Giro	7.785.520	9.585.062	-1.799.542	4.124.480	3.661.040
Totale	248.325.614	269.051.062	-20.725.448	76.793.931	171.531.683
Risultato di competenza	36.127.879	26.264.987	9.862.892	68.457.805	-32.329.926
Variazioni nei residui	423.839	0	423839	2.947.505	-2.523.666
Ris. di amministrazione	36.551.718	26.264.987	10.286.731	71.405.311	-34.853.593

Fonte: Corte dei conti su dati AdSP

Le entrate correnti (Titolo I), accertate nel corso della gestione 2022 ammontano ad euro 55.513.435, in aumento rispetto a quelle accertate nell'anno precedente di euro 4.675.151. La differenza tra accertamenti 2022 e previsione definitiva ammonta ad euro 2.991.912, imputabile prevalentemente ai maggiori accertamenti per tassa di ancoraggio e canoni di concessione delle aree demaniali. Nell'ambito dei canoni demaniali gli accertamenti di competenza ammontano a euro 26.996.327, con un aumento di euro 1.567.005 rispetto al precedente esercizio (euro 25.429.322), di cui riscossi euro 13.420.012, restando quindi da riscuotere euro 13.576.315. Il gettito delle entrate tributarie accertate presenta un aumento di euro 1.658.737 rispetto al precedente esercizio passando da euro 23.260.302 del 2021 a euro 24.919.039 del 2022. Delle somme complessivamente accertate in competenza, pari ad euro 55.513.435, sono state incassate euro 40.919.283, mentre restano da incassare euro 14.594.152. Le entrate accertate in bilancio in conto capitale nell'anno 2022 (Titolo II) ammontano ad euro 149.749.228, superiori rispetto a quelle accertate nell'anno precedente di euro 79.741.192 (euro 70.008.036) ed inferiori rispetto a quelle definitive previste per l'anno 2022 di euro 12.054.925 (euro 161.804.153). Le maggiori entrate in conto capitale rispetto al precedente esercizio, pari ad euro 79.741.192, sono ascrivibili prevalentemente ai maggiori finanziamenti dello Stato accertati nel 2022. La differenza negativa tra accertamenti 2022 e previsione definitiva

ammonta ad euro -12.054.925, ed è ascrivibile prevalentemente a operazioni finanziarie a breve termine per euro -5.000.000 ed a finanziamenti dallo Stato per opere infrastrutturali per euro -7.000.000.

Le uscite correnti (Titolo I), impegnate nel corso del 2022, ammontano a euro 29.858.327, inferiori rispetto a quelle indicate nella previsione definitiva (euro 35.241.000). La differenza negativa tra impegni 2022 e previsione definitiva ammonta ad euro -5.382.673 e risiede principalmente nella riduzione degli oneri per il personale in attività di servizio (-1.483.085 euro), delle spese per acquisto di beni di consumo e servizi (-424.337 euro), delle uscite per prestazioni istituzionali (-1.094.939 euro), dei trasferimenti passivi (-441.303 euro) e delle spese per liti, arbitrati e risarcimenti (-1.084.355 euro). Le spese impegnate nel corso dell'anno 2022 risultano superiori rispetto a quelle dell'anno precedente (euro 24.973.123). Delle somme complessivamente impegnate in competenza, pari ad euro 29.858.327, sono state pagate euro 20.556.542, mentre restano da pagare euro 9.301.785.

Per quanto riguarda la voce "Oneri per il personale" (euro 7.668.915), si evidenzia che all'interno di detta categoria sul capitolo di bilancio, "Oneri derivanti dalla contrattazione decentrata o aziendale", le spese consuntivate ammontano ad euro 1.425.736,

Le spese in conto capitale impegnate nel 2022 ammontano a euro 210.681.767 (di cui euro 198.612.361 per investimenti *in itinere* in beni di uso durevole ed opere immobiliari), inferiori rispetto a quelle previste definitivamente di euro 13.543.233 e maggiori rispetto a quelle impegnate nell'anno precedente (euro 47.696.328). Il saldo negativo di euro 60.932.539 tra gli impegni in conto capitale (euro 210.681.767) e le entrate accertate allo stesso titolo (euro 149.749.228) risulta coperto dal risultato positivo e da parte dell'avanzo di amministrazione del precedente esercizio. Delle somme complessivamente impegnate in conto capitale, pari ad euro 210.681.767, sono state pagate euro 5.167.996, mentre restano da pagare euro 205.513.771.

In conclusione, le spese complessivamente impegnate (Titoli I, II e III) ammontano a euro 248.325.614, di cui pagate per euro 32.435.005 e da pagare euro 215.890.609, mentre le entrate complessivamente accertate (Titoli I, II e III) ammontano a euro 213.048.183, di cui riscosse euro 87.615.665, restando quindi da riscuotere euro 125.432.518.

Appare evidente l'esistenza di tempi lunghi nella spesa e nella realizzazione degli interventi programmati, a fronte delle cospicue assegnazioni di fondi, anche europei.

Si richiamano i principi giuscontabilistici in ordine all'esigenza che gli impegni vengano assunti solo a seguito di obbligazioni giuridicamente perfezionate.

Tabella 21 - Rendiconto finanziario - Parte entrata

Denominazione	2021	2022	Δ %
<i>TITOLO I - ENTRATE CORRENTI</i>			
UPB 1.1 - Entrate derivanti da trasferimenti correnti			
Trasferimenti da Stato	-	1.181.941	100
Trasferimenti da Regioni	-	-	
Trasferimento da Comuni e Province	-	-	
Trasferimenti da altri Enti	784.488	301.235	-61,60
UPB 1.2 - Entrate diverse			
Entrate Tributarie	23.260.302	24.919.039	7,13
Entrate da vendita beni e servizi			
Redditi e proventi patrimoniali	25.612.889	27.241.167	6,36
Poste correttive e compensative uscite correnti	1.156.720	1.825.169	57,79
Entrate non classificabili in altre voci	23.886	44.883	87,91
TOTALE ENTRATE CORRENTI	50.838.284	55.513.435	9,20
<i>TITOLO II - ENTRATE IN C/CAPITALE</i>			
UPB 2.1 - Entrate da alienazione beni patrimoniali e riscossione. Crediti			
Alienazione di immobili e diritti reali	-	-	
Alienazioni di immobilizzazioni tecniche	3.800	267	-92,97
Realizzo di valori mobiliari	-	-	
Riscossione di crediti	80.593	267.774	232,25
UPB 2.2 - Entrate derivanti da trasferimenti (c/capitale)			
Trasferimenti dallo Stato	69.923.643	149.082.688	113,21
Trasferimenti dalle Regioni	-	-	
Trasferimenti da Comuni e Province	-	-	
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	-	398.500	
UPB 2.3 - Entrate derivanti da accensione di prestiti			
Assunzione di mutui	-	-	
Assunzione di altri debiti finanziari	-	-	
Emissione di obbligazioni	-	-	
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	70.008.036	149.749.228	113,90
<i>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</i>			
UPB 3.1 - Entrate aventi natura di partita di giro			
Entrate aventi natura di partita di giro	4.124.480	7.785.520	88,76
TOTALE ENTRATE PER PARTITE DI GIRO	4.124.480	7.785.520	88,76
<i>Riepilogo dei titoli</i>			
TITOLO I - ENTRATE CORRENTI	50.838.284	55.513.435	9,20
TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE	70.008.036	149.749.228	113,90
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	4.124.480	7.785.520	88,76
TOTALE GENERALE ENTRATE	124.970.800	213.048.183	70,48

Fonte: AdSP

Nel 2022 le entrate tributarie (tasse su merci imbarcate e sbarcate, tassa di ancoraggio, proventi derivanti dalle autorizzazioni per operazioni portuali ed attività svolte nel porto) si attestano a circa 25 milioni di euro, risultando in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente (circa euro 23 mln).

La tabella che segue evidenzia il dettaglio delle entrate tributarie dal 2021 al 2022.

Tabella 22 - Entrate tributarie

Descrizione	2021	2022	Incid. %	Δ %
Gettito della tassa portuale	14.423.925	14.160.905	56,83	-1,82
Gettito della tassa erariale				
Gettito delle tasse di ancoraggio	7.518.048	9.369.243	37,60	24,62
Proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui art. 16 l. 84/94	1.045.719	1.066.357	4,28	1,97
Proventi di autorizzazioni per attività svolte nel porto (art. 68 Cod. nav.)	272.609	322.534	1,29	18,31
Totale	23.260.302	24.919.039		7,13

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Redditi e proventi patrimoniali sono costituiti da canoni demaniali, per un importo di circa 27 mln (concessioni con licenza e pluriennali), canoni di affitto di beni patrimoniali per euro 240 mila, interessi di mora e interessi attivi su titoli, depositi e c/c per 4.840 euro. I canoni anticipati su futuri esercizi (1.409 mila) formano i risconti ai fini civilistici (voce E 2 dello stato patrimoniale) mentre i canoni demaniali accertati relativi al porto di Chioggia ammontano nel 2022 a euro 638 mila.

L'importo di euro 240.000 relativo alla voce "Canoni di affitto di beni patrimoniali" si riferisce al canone per l'affitto della precedente sede dell'Autorità ancora in uso.

Con riguardo alla voce "Entrate da vendita beni e servizi" non valorizzata sul rendiconto finanziario, l'AdSP ha precisato, in sede istruttoria, che "anche nel corso dell'esercizio 2022 non ha svolto direttamente o indirettamente attività commerciali di vendita di beni o erogazione di servizi a fronte di un corrispettivo imputabili quindi alla categoria 1.2.2 "Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi".

Tabella 23 - Redditi e proventi patrimoniali

Descrizione	2021	2022	Incid. %	Δ %
Canoni concess. aree demaniali banchine	25.429.322	26.996.327	99,10	6,16
Canoni di affitto di beni patrimoniali	183.000	240.000	0,88	31,15
Interessi attivi	567	4.840	0,02	753,62
Altri proventi patrimoniali	0	0	0	0
Totale	25.612.889	27.241.167		6,36

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Tabella 24 - Rendiconto finanziario - parte uscita

	2021	2022	Δ%
<i>TITOLO I - USCITE CORRENTI</i>			
UPB 1.1 - Funzionamento			
Uscite per gli organi dell'Ente	321.646	342.532	6,49
Oneri per il personale in attività di servizio	6.324.719	7.668.915	21,25
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	1.992.134	1.929.663	-3,14
UPB 1.2 - Interventi diversi			
Uscite per prestazioni istituzionali	5.770.288	6.939.061	20,26
Trasferimenti passivi	2.470.386	1.598.697	-35,29
Oneri finanziari	508.525	772.414	51,89
Oneri tributari	471.854	3.214.331	581,21
Poste correttive e compensative di entrate correnti	1.784.702	134.439	-92,47
Uscite non classificabili in altre voci	5.328.868	7.258.274	36,21
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	24.973.123	29.858.327	19,56
<i>TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE</i>			
UPB 2.1 - Investimenti			
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari ed investimenti	43.392.349	198.612.361	357,71
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	267.335	7.440.226	2683,11
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari	0	0	0
Concessione di crediti ed anticipazioni	10.000	40.000	300
Indennità di anzianità e similari al personale	416.060	895.110	115,14
UPB 2.2 - Oneri comuni			
Rimborso di mutui	3.610.584	3.694.070	2,31
Rimborsi di anticipazioni passive			
Rimborsi di obbligazioni			
Restituzione alle gestioni autonome di anticipazioni			
Estinzione debiti diversi			
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	47.696.328	210.681.767	341,71
<i>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</i>			
UPB 3.1 - Uscite aventi natura di partita di giro			
Uscite aventi natura di partita di giro			
TOTALE USCITE PER PARTITE DI GIRO	4.124.480	7.785.520	88,76
Riepilogo dei titoli			
TITOLO I - USCITE CORRENTI	24.973.123	29.858.327	19,56
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE	47.696.328	210.681.767	341,71
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	4.124.480	7.785.520	88,76
TOTALE GENERALE DELLE USCITE	76.793.931	248.325.614	223,37

Fonte: Bilancio AdSP

Le uscite per gli organi dell'Ente, attestandosi a circa euro 342 mila, risultano in aumento rispetto all'esercizio precedente (6,49 per cento); gli oneri per il personale sono in aumento rispetto al 2021 (21,25 per cento) e risultano pari ad euro 7.668.915.

Le uscite per prestazioni istituzionali risultano in aumento nel 2022 di circa il 20,26 per cento

sul 2021, attestandosi a euro 6,9 mln e si riferiscono a prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali (1.889 mila), a manutenzioni e riparazioni delle parti comuni (3.777 mila), manutenzione ordinaria dei canali portuali (756 mila) e a spese promozionali e di propaganda (516 mila).

I trasferimenti passivi, pari a euro 1,6 mln, risultano in diminuzione del 35,29 per cento rispetto al 2021. L'importo è relativo alle somme erogate a titolo di contributo alle società che svolgono attività connesse allo sviluppo dello scalo portuale (euro 438 mila), alle spese per la partecipazione a progetti europei, nazionali e regionali (euro 927 mila), nonché alle spese sostenute per il sostegno dell'occupazione e del rinnovamento ex art. 17, comma 15 bis legge n. 84 del 1994 (euro 234 mila).

Le uscite non classificabili in altre voci, pari a 7,26 mln, risultano in aumento rispetto all'esercizio precedente (5,33 mln). L'importo della categoria è relativo alle sentenze di condanna del Tribunale di Venezia al risarcimento dei danni da esposizione all'amianto del personale della ex Compagnia lavoratori portuali (5,91 mln), al versamento al bilancio dello Stato previsto dal comma 594 dell'art. 1 della legge n. 160 del 2019 (1,19 mln) e dall'art. 6, comma 21 del d.l. n. 78 del 2010 (3 mila euro) nonché al versamento al fondo ex art.10 commi 3 *septies* e successivi del d.l. n. 228 del 2021 (143 mila) per il finanziamento di misure di incentivazione al pensionamento anticipato dei lavoratori dipendenti da imprese titolari di autorizzazioni o di concessioni ai sensi degli art. 16 e 18 della l. 84/94 o da *terminal* portuali, titolari di concessioni ai sensi dell'art. 36 del Cod. nav. nonché per i dipendenti delle medesime autorità portuali che applichino il c.c.n.l. dei lavoratori dei porti. Rispetto al dato dello scorso esercizio si rileva un incremento della spesa per risarcimenti di 1,78 mln.

Si registra una diminuzione delle "Poste correttive e compensative di entrate correnti" (da euro 1.784.702 nel 2021 a euro 134.439 nel 2022). La voce si riferisce a rimborsi riconosciuti a seguito delle operazioni di storno effettuati su somme già incassate.

Le spese d'investimento aumentano del 341,71 per cento rispetto al 2021 (da euro 48 mln a euro 211 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 smaltimento dei relativi fanghi.

10.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui

L'avanzo di amministrazione ammonta ad euro 36.551.718, con una variazione negativa di circa 35 milioni rispetto all'avanzo di amministrazione registrato al 31 dicembre 2021, di euro 71.405.311. L'esito descritto è effetto del saldo negativo di competenza di euro 35.277.431 e del risultato positivo derivante dalla gestione dei residui pari ad euro 423.839. I residui attivi al 31.12.2022 ammontano a complessivi euro 331.661.187, aumentati di euro 109.548.515 rispetto a quelli iniziali (euro 222.112.672); di essi, euro 125.432.518 derivano dalla gestione di competenza ed euro 206.228.668 provengono dalla gestione dei residui degli anni precedenti. Nella tabella che segue, si fornisce il dettaglio per anno di formazione relativo ai residui attivi provenienti dalla gestione degli anni precedenti.

Tabella 25 – Residui attivi per anno di formazione

ANNO	RESIDUI AL 31/12/2022
2000	458,69
2003	327.830,95
2004	9.659,24
2005	20.273,56
2006	110.129,11
2007	31.285,24
2008	61.762,88
2009	20.930,80
2010	35.066,11
2011	111.951,34
2012	98.327,47
2013	282.864,96
2014	1.229.785,47
2015	9.386.964,71
2016	23.001.055,68
2017	45.573.660,15
2018	73.103.402,20
2019	772.117,99
2020	8.504.278,46
2021	43.546.863,46
TOTALE	206.228.668,47

Fonte: AdSP

Rispetto al totale complessivo, pari ad euro 331.661.186,67, si sottolinea che circa il 90 per cento dei residui attivi, pari ad euro 300.124.980, consiste in contributi da parte dello Stato o di altri Enti per la realizzazione di investimenti e opere infrastrutturali il cui incasso è strettamente correlato alla realizzazione delle opere stesse. Un ulteriore 7,64 per cento, pari ad euro 25.336.375, consiste nei residui da concessioni demaniali. Il rimanente 2,36 per cento è

composto prevalentemente da contributi per la realizzazione di progetti europei (0,5 per cento), recuperi di spese da terzi (circa 0,7 per cento), contributi dello Stato per manutenzioni (circa 0,1 per cento), partite di giro (circa 0,3 per cento) e proventi di autorizzazione per operazioni portuali (circa 0,2 per cento).

L'analisi per esercizio di provenienza fa emergere come il 24 per cento dei residui, pari ad euro 80.302.006,36, presenti una vetustà superiore ai 5 anni (periodo fino al 2017). Di questi euro 74.024.660,48 sono finanziamenti per opere infrastrutturali, mentre l'importo di euro 327.830,95 è costituito dai contributi attesi dallo Stato per manutenzioni ordinarie, ex art. 6, l. n. 84 del 1994. Il mantenimento di tali importi consegue alla pendenza della causa legale avverso il Mims, mantenuti in esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6694/2022 ad esito della causa legale intentata contro il Mims per il mancato pagamento delle somme relative alla manutenzione ordinaria delle parti comuni in ambito portuale per gli anni 2003, 2004 e 2005 il cui potenziale mancato riconoscimento trova copertura nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione nonché nel fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2022²⁶. Si sottolinea infine che il totale dei residui attivi finali (pari ad euro 331.661.186,67) è aumentato del 49 per cento rispetto a residui attivi iniziali (pari ad euro 222.112.672,03) in conseguenza dell'iscrizione in entrata dell'intero finanziamento riconosciuto all'Autorità dal "Piano nazionale degli investimenti complementari".

Il totale dei residui passivi al 31 dicembre 2022 ammonta ad euro 448.776.419, aumentati di euro 192.236.441 rispetto a quelli iniziali (euro 256.539.441); di essi euro 215.890.609 derivano dalla gestione di competenza ed euro 232.885.810 provengono dalla gestione dei residui degli anni precedenti.

²⁶ Come già detto nel paragrafo relativo al "Contenzioso", con sentenza n. 6694/2022 del 29 luglio 2022 il Consiglio di Stato, accogliendo parzialmente l'appello, ha riformato la sentenza di primo grado del TAR condannando il Ministero al pagamento della somma di euro 327.830,25, per i servizi di manutenzione svolti per l'anno 2003, ultima annualità per la quale esisteva la convenzione sottoscritta.

Il Consiglio di Stato non ha ritenuto di poter accogliere la domanda anche per le annualità 2004 e 2005, per mancata sottoscrizione delle relative convenzioni con il Mit e dunque per assenza di un titolo giuridico idoneo a fondare le pretese relative ai due anni in questione. A seguito della sentenza del Consiglio di Stato, l'Ente ha provveduto a mantenere in bilancio soltanto l'importo di euro 327.830,25, eliminando il credito residuo pari ad euro 1.311.325.

La tabella che segue fornisce il dettaglio per anno di formazione dei residui passivi provenienti dalla gestione degli anni precedenti:

Tabella 26 - Residui passivi per anno di formazione

ANNO	RESIDUI AL 31/12/2022
2006	129,11
2007	8.043,07
2008	67.430,37
2009	83.950,67
2010	3.695.040,73
2011	303.155,60
2012	3.437,06
2013	572.200,46
2014	2.625.116,47
2015	13.572.915,94
2016	24.204.093,62
2017	42.995.474,74
2018	81.556.124,04
2019	10.547.142,95
2020	9.525.737,72
2021	43.125.817,86
TOTALE	232.885.810,41

Fonte: AdSP

Rispetto al totale complessivo, pari ad euro 448.776.419,34, si sottolinea che circa il 96 per cento dei residui passivi, pari ad euro 429.982.449, afferisce alla realizzazione di progetti infrastrutturali *in itinere* alla cui realizzazione è correlato l'incasso dei corrispondenti contributi pubblici (euro 300.124.980,28), come evidenziati tra i residui attivi. Il rimanente 4 per cento è composto prevalentemente da spese di funzionamento (1,07 per cento), da prestazioni istituzionali (1,36 per cento), dalla partecipazione a progetti europei (0,59 per cento), dai contributi (0,62 per cento), da partite di giro (0,29 per cento) e da altri residui (0,26 per cento). Circa il 19 per cento, pari ad euro 88.130.987,84 presenta una vetustà superiore ai 5 anni (periodo fino al 2017). Anche per le uscite si sottolinea che il totale dei residui passivi finali (pari ad euro 448.776.419,34) rispetto ai residui passivi iniziali (pari ad euro 256.539.440,71) risulta superiore di euro 192.236.978,63, pari a circa il 74 per cento derivando prevalentemente dalla iscrizione in uscita della spesa finanziata dal Piano nazionale per gli investimenti complementari.

L'analisi dei residui, attivi e passivi, per anno di provenienza continua a mettere in evidenza il permanere di partite vetuste che meritano di essere attentamente e costantemente valutate,

anche per la razionalizzazione dell'attività di investimento. In tale ambito lo stesso Collegio dei revisori dei conti ha raccomandato che l'Ente proceda a dare maggiore impulso all'attività di realizzazione degli interventi infrastrutturali, al fine di contenere la formazione dei residui nell'ottica del progressivo smaltimento degli stessi con particolare riguardo, relativamente alle entrate, a quelli esposti al rischio di prescrizione.

Considerata la rilevanza degli importi iscritti tra i residui attivi e passivi, di cui quote rilevanti risalenti a molti anni orsono, nonché la prassi di accertare ed impegnare integralmente somme sulla base di semplici comunicazioni ministeriali piuttosto che, rispettivamente, di crediti effettivamente certi, liquidi ed esigibili e obbligazioni giuridicamente perfezionate nei confronti di terzi devono richiamarsi i principi giuscontabilistici posti a fondamento degli accertamenti e degli impegni.

Dagli allegati al Rendiconto generale per l'esercizio 2022 si evince che l'ammontare dell'avanzo di amministrazione indisponibile è di euro 22.299.429, di cui:

- euro 290.000 relativi alla parte non utilizzata dell'accantonamento al fondo oneri da destinare, ai sensi dell'art. 17, comma 15 *bis*, della legge n. 84 del 1994, per "sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera" nonché le attività di "formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale", previste dall'art. 8, comma 3 *bis*, della legge n. 84 del 1994;
- euro 12.640.821, relativi all'accantonamento complessivo da destinare al fondo per rischi ed oneri, per il sostenimento delle spese per risarcimento dei danni da esposizione all'amianto, che l'Ente dichiara di aver valutato tenuto conto del rischio di soccombenza in ogni singolo contenzioso in essere;
- euro 327.831, per il mancato riconoscimento dei contributi per le manutenzioni ordinarie ex art. 6, legge n. 84 del 1994 ed oggetto di azione legale avverso il Mise, per il recupero;
- euro 202.815, corrispondente alla disponibilità residua sui fondi istituiti a seguito dei finanziamenti concessi dalla legge 3 agosto 1998, n. 295 e dal rifinanziamento della stessa disposto con legge 23 dicembre 2000, n. 388; si tratta di risorse che, nelle more dell'avviata verifica del mantenimento di tali voci in bilancio, si provvede ad

accantonare per tenere conto di un eventuale restituzione delle somme predette, ove non utilizzate; si invita a valutarne la congruità dell'attuale permanenza.

- euro 10.080, corrispondente al 20 per cento del fondo calcolato, ai sensi dell'art. 113 comma 2 del d.lgs. n. 50 del 2016, e destinato all'acquisto da parte dell'ente di beni, strumentazioni e tecnologie funzionali a progetti di innovazione anche per il progressivo uso di metodi e strumenti elettronici specifici di modellazione elettronica informativa per l'edilizia e le infrastrutture, di implementazione delle banche dati per il controllo e il miglioramento della capacità di spesa e di efficientamento informatico, con particolare riferimento alle metodologie e strumentazioni elettroniche per i controlli;
- euro 6.487, relativi al residuo della quota parte della riduzione dei canoni demaniali concessa e già accantonata nell'esercizio 2020, ai sensi dell'art. 199, comma 1, lettera a) del d.l. n. 34 del 2020, a riduzione dei canoni ancora da fatturare quale conguaglio del fatturato 2020;
- euro 3.108.900, per la copertura del saldo negativo di competenza esposto nel bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2023, approvato con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 26 ottobre 2022.
- euro 5.300.000, relativi alla potenziale riduzione dei canoni demaniali che si prevede di riconoscere al gestore del *terminal* di approdo delle navi da crociera, a causa del divieto di transito imposto alle stesse dal d.l. n. 103 del 2021 come pure ai concessionari, per fronteggiare le ripercussioni economiche causate dalla crisi sanitaria da Covid-19, come previsto dal d.l. n. 34 del 2020 ed esteso al 2021 dall'art. 4, comma 5 del d.l. n. 121 del 2021;
- euro 412.495 relativo alla potenziale riduzione dei canoni demaniali che si prevede di riconoscere per l'esercizio 2022 al gestore del *terminal* di approdo delle navi da crociera a causa del divieto di transito imposto alle stesse dal d.l. n. 103 del 2021 convertito con l. n. 125 del 2021 pari al valore dei canoni addebitati e non incassati.

Con riguardo agli ultimi due vincoli, il Collegio dei revisori ribadisce *“la necessità di concludere con la massima sollecitudine le attività finalizzate a definire il rapporto concessorio con il gestore del terminal passeggeri al fine della definizione delle correlate entrate, come già rappresentato nella relazione per l'approvazione del bilancio di previsione 2023”*.

Tabella 27 - Situazione amministrativa e gestione residui

	2021		2022		Δ %	
Cons. cassa inizio esercizio	78.404.836		105.832.079		34,98	
Riscossioni						
In c/ competenza	73.326.774		87.615.665		19,49	
In c/ residui	12.204.290	85.531.065	14.354.639	101.970.304	17,62	19,22
Pagamenti						
In c/ competenza	25.666.538		32.435.005		26,37	
In c/ residui	32.437.283	58.103.821	21.700.426	54.135.431	-33,10	-6,83
Cons. cassa fine esercizio	105.832.079		153.666.951		45,20	
Residui attivi						
esercizi precedenti	170.468.146		206.228.669		20,98	
Esercizio	51.644.526	222.112.672	125.432.518	331.661.187	142,88	49,32
Residui passivi						
esercizi precedenti	205.412.048		232.885.810		13,37	
Esercizio	51.127.393	256.539.441	215.890.609	448.776.419	322,26	74,93
Avanzo di amministrazione	71.405.311		36.551.718		-48,81	

Fonte: Bilancio AdSP

10.4 Conto economico

Il conto economico dell'AdSP è stato redatto tenendo conto delle relative disposizioni del Codice civile. L'utile di esercizio ammonta ad euro 15.278.690, in aumento rispetto a quello dell'esercizio precedente pari a euro 2.225.759. Il valore della produzione²⁷ ammonta complessivamente ad euro 57.625.495 rispetto al valore complessivo di euro 56.832.552 del 2021. I ricavi sono costituiti principalmente dai proventi dei canoni demaniali, pari ad euro 25.769.730, dalle tasse portuali e di ancoraggio, pari ad euro 23.530.149, dai contributi in conto esercizio, pari ad euro 1.483.176, da recuperi spese diverse, pari ad euro 1.809.202, oltre che dai ricavi e proventi diversi pari ad euro 3.917.613. Tale voce comprende proventi straordinari per 777.397 euro. L'aumento rispetto al precedente esercizio del valore della produzione, pari ad euro 792.943, è riconducibile prevalentemente ai maggiori ricavi da tasse portuali e di ancoraggio conseguenti alla ripresa dei traffici successivamente alle restrizioni imposte dall'emergenza sanitaria da Covid-19 e dai contributi in conto esercizio, per il contributo riconosciuto dallo Stato a titolo d'indennizzo, ai sensi del comma 10 *bis* dell'art. 199 del d.l. n. 34 del 2020 per i minori introiti per diritti di porto dovuti al calo del traffico passeggeri e crocieristi per effetto dei provvedimenti legislativi assunti a tutela della salute pubblica quale conseguenza della pandemia *covid* (euro 1.181.941).

²⁷ Gli importi indicati sono riportati nella tabella n. 29 (conto economico redatto secondo l'art. 2425 del c.c.).

I costi totali dell'esercizio ammontano a euro 38.389.831, esclusa IRAP per euro 487.951 e IRES per euro 2.701.449²⁸, classificate nella voce "imposte sul reddito" (pari ad euro 3.189.400) scorporandole dalle altre imposte che sono comprese nei costi di gestione. I costi più rilevanti dell'esercizio 2022 attengono ai servizi (euro 8.085.550), agli oneri del personale diretti e riflessi (euro 8.170.113), agli ammortamenti e svalutazioni (euro 11.247.622) e agli oneri diversi di gestione (euro 6.407.025). Tale voce comprende anche gli oneri straordinari (euro 1.342.640) costituiti dai versamenti eseguiti al bilancio dello Stato, dalle minusvalenze e sopravvenienze passive diverse. La diminuzione rispetto al precedente esercizio dei costi di produzione pari ad euro 15.294.566 è riconducibile, prevalentemente ai minori accantonamenti effettuati dall'Ente per tenere conto di rischi ed oneri futuri, valorizzati complessivamente alla voce 13 della Tabella 28 quali "altri accantonamenti".

I proventi e oneri finanziari presentano un saldo negativo di euro 767.574, determinato dagli oneri finanziari (euro 772.414) al netto di altri proventi finanziari (euro 4.840).

²⁸ Il d.l. n. 68 del 2022 convertito dalla l. n. 108 del 2022, ha disposto che dal 2022 anche le Autorità portuali rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES). Non costituisce esercizio di attività commerciali l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate ed imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 16 della l. n. 84 del 1994. I canoni percepiti dalle Autorità in relazione alle concessioni demaniali, nonché le autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'art. 39 del regolamento per l'esecuzione del Cod. della navigazione, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese.

Tabella 28 - Conto economico (art. 38, c. 1 Regolamento amministrazione contabilità AdSP)

Descrizione	2021	2022	Δ %
A Valore della produzione:	55.566.645	56.848.098	2,31
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.064.023	1.099.657	3,35
2) Variazioni rimanenze di prodotti in corso			
3) Variazioni lavori in corso su ordinazione			
4) Incrementi immobilizzazioni lavori interni			
5) Altri ricavi e proventi	54.502.622	55.748.441	2,29
a) Tasse portuali	21.941.973	23.530.149	7,24
b) Concessioni demaniali	26.151.895	25.769.730	-1,46
c) Contributi c.to esercizio	784.488	1.483.176	89,06
d) Recupero oneri di personale	46.274	15.968	-65,49
e) Recupero spese diverse	1.110.446	1.809.202	62,93
f) Ricavi e proventi diversi	4.467.545	3.140.216	-29,71
B Costi della produzione:	52.468.089	37.047.191	-29,39
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo	37.894	50.528	33,34
7) Per servizi	8.358.028	8.085.550	-3,26
8) Per godimento di beni di terzi	128.628	126.306	-1,81
9) Per il personale:	6.675.221	8.170.113	22,39
a) salari e stipendi	4.739.413	5.649.778	19,21
b) oneri sociali	1.287.071	1.714.269	33,19
c) trattamento di fine rapporto	349.928	498.605	42,49
d) trattamento di quiescenza e simili			
e) altri costi	298.810	307.460	2,89
10) Ammortamenti e svalutazioni:	12.860.873	11.247.622	-12,54
a) amm.to immobilizzazioni immateriali	9.131.934	7.627.936	-16,47
b) amm.to immobilizzazioni materiali	3.623.540	3.486.428	-3,78
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
d) svalutazione crediti attivo circolante	105.399	133.259	26,43
11) Variazioni rimanenze (+/-)			
12) Accantonamenti per rischi			
13) Altri accantonamenti	16.406.183	4.302.686	-73,77
14) Oneri diversi di gestione	8.001.262	5.064.385	-36,71
DIFFERENZA A-B	3.098.556	19.800.907	539,04
C Proventi ed oneri finanziari	-507.958	-767.574	51,11
15) Proventi da partecipazioni (+)			
a) da controllate			
b) da collegate			
c) da altri			
16) Altri proventi finanziari (+)	567	4.840	753,62
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
b) da titoli immobilizzati non partecipazioni			
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante			
d) proventi diversi dai precedenti	567	4.840	753,62
17) Interessi e altri oneri finanziari (-)	508.525	772.414	51,89
17-bis) Utili e perdite su cambi (+/-)			
D Rettifiche di valore di attività finanziarie			
18) Rivalutazioni (+)			
19) Svalutazioni (-)			
E Proventi ed oneri straordinari (+/-)	49.599	-565.243	-1239,63
20) Proventi da alienazioni con separata indicazione plusvalenza non iscrivibile al n. 5	204.831	16.244	-92,07
a) alienazioni i cui ricavi non iscrivibili al n. 5	2.472	130	-94,74
21) Oneri straordinari con separata indicazione minusvalenze da alienazioni i cui effetti contab. non sono iscrivibili al n. 14	-1.216.307	-1.342.640	10,39
22) Sopravv. attive e insuss. passivo/gest. residui	1.330.050	898.138	-32,47
23) Sopravv. passive e insuss. dell'attivo/gest. residui	-268.974	-136.985	-49,07
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	2.640.197	18.468.090	599,50
22) Imposte sul reddito dell'esercizio (-)	414.438	3.189.400	669,57
23) UTILE DELL'ESERCIZIO	2.225.759	15.278.690	586,45

Fonte: Bilancio AdSP

La tabella seguente evidenzia i dati di conto economico del 2021 e 2022 che l'Ente ha riclassificato (d.lgs. 18 agosto 2015, n. 139).

Tabella 29 - Conto economico riclassificato ex art. 2425 Codice civile

Descrizione	2021	2022	Δ%
A Valore della produzione:	56.832.552	57.625.495	1,40
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.064.023	1.099.657	3,35
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	55.768.528	56.525.838	1,36
a) tasse portuali	21.941.973	23.530.149	7,24
b) concessioni demaniali	26.151.895	25.769.730	-1,46
c) contributi in conto esercizio	784.488	1.483.176	89,06
d) recuperi oneri di personale	46.274	15.968	-65,49
e) recuperi spese diverse	1.110.446	1.809.202	62,93
f) ricavi e proventi diversi	5.733.452	3.917.613	-31,67
B Costi della produzione:	53.684.397	38.389.831	-28,49
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo	37.894	50.528	33,34
7) Per Servizi	8.358.028	8.085.550	-3,26
8) Per Godimento di beni di terzi	128.628	126.306	-1,81
9) Per Il personale:	6.675.221	8.170.113	22,39
a) salari e stipendi	4.739.413	5.649.778	19,21
b) oneri sociali	1.287.071	1.714.269	33,19
c) trattamento di fine rapporto	349.928	498.605	42,49
d) trattamento di quiescenza e simili			
e) altri costi	298.810	307.460	2,89
10) Ammortamenti e svalutazioni:	12.860.873	11.247.622	-12,54
a) amm.to immobilizzazioni immateriali	9.131.934	7.627.936	-16,47
b) amm.to immobilizzazioni materiali	3.623.540	3.486.428	-3,78
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	105.399	133.259	26,43
11) Variazioni rimanenze (+/-)		0	
12) Accantonamenti per rischi		0	
13) Altri accantonamenti	16.406.183	4.302.686	-73,77
14) Oneri diversi di gestione	9.217.570	6.407.025	-30,49
DIFFERENZA A-B	3.148.155	19.235.664	511,01
C Proventi ed oneri finanziari	-507.959	-767.574	51,11
15) Proventi da partecipazioni (+)			
a) da controllate			
b) da collegate			
c) da altri			
16) Altri proventi finanziari (+)	567	4.840	753,62
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
b) da titoli immobilizzati non partecipazioni			
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante			
d) proventi diversi dai precedenti	567	4.840	753,62
17) Interessi e altri oneri finanziari (-)	508.525	772.414	51,89
17-bis) Utili e perdite su cambi (+/-)			
D Rettifiche di valore di attività/passività finanziarie			
18) Rivalutazioni (+)			
19) Svalutazioni (-)			
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	2.640.196	18.468.090	599,50
22) Imposte sul reddito dell'esercizio (-)	414.438	3.189.400	669,57
23) UTILE DELL'ESERCIZIO	2.225.758	15.278.690	586,45

Fonte: Bilancio AdSP

10.5 Stato patrimoniale

La tabella che segue espone i dati dello stato patrimoniale al 31 dicembre 2022.

Tabella 30 - Stato patrimoniale attività

ATTIVITA'	2021	2022	Δ%
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	109.298.812	51.744.258	-52,66
7) Manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi			
8) Altre	25.101.496	25.051.096	-0,20
Totale	134.400.307	76.795.354	-42,86
II. Immobilizzazioni materiali			
1) Terreni e fabbricati	117.073.565	120.349.587	2,80
2) Impianti e macchinari	2.954.024	4.296.535	45,45
3) Attrezzature industriali e commerciali	14.946	12.126	-18,87
4) Automezzi e motomezzi	16.819	10.091	-40,00
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	130.307.634	377.262.688	189,52
6) Diritti reali di godimento			
7) Altri beni	190.487	194.106	1,9
Totale	250.557.475	502.125.133	100,4
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1) Partecipazioni in:			
a) imprese controllate	115.269.510	115.269.510	0
b) imprese collegate			
c) imprese controllanti			
d) altre imprese	170.181	170.181	0
e) altri enti			
2) Crediti			
a) verso imprese controllate	117.000	117.000	0
b) verso imprese collegate			
c) verso lo Stato e altri soggetti pubblici			
d) verso altri	2.568.333	3.224.227	25,54
3) Altri titoli			
4) Crediti finanziari diversi			
Totale	118.125.024	118.780.919	0,56
Totale immobilizzazioni (B)	503.082.806	697.701.406	38,69

(Segue)

(Segue Tabella 30)

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.	14.313.085	22.269.988	55,59
2) Crediti verso iscritti, soci e terzi			
3) Crediti verso imprese controllate e collegate	962.695	113.985	-88,16
4) Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici			
4-bis) Crediti tributari			
5) Crediti verso altri	203.336.143	307.013.712	50,99
Totale	218.611.923	329.397.686	50,68
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	105.832.079	153.666.951	
2) Assegni			
3) Denaro e valori in cassa			
4) C/C contabilità speciale tesoreria			
Totale			
Totale attivo circolante (C)	324.444.002	483.064.637	48,89
RATEI E RISCOINTI			
1) Ratei attivi			
2) Risconti attivi			
Totale ratei e risconti (D)			
Totale attivo	827.526.809	1.180.766.042	42,69

Fonte: AdSP

Tabella 31 - Stato patrimoniale passività

PASSIVITA'	2021	2022	Δ%
A) PATRIMONIO NETTO			
I. Fondo di dotazione	235.523.282	235.948.518	0,18
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	425.236	2.225.759	423,42
IX. Avanzo (Disavanzo) economico dell'esercizio	2.225.759	15.278.690	586,45
Totale Patrimonio netto (A)	238.174.276	253.452.967	6,41
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	18.124.224	18.852.618	4,02
4) Altri			
Totale Fondi rischi ed oneri futuri (C)	18.124.224	18.852.618	4,02
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO (D)	2.489.009	2.924.620	17,50
E) RESIDUI PASSIVI, con separata indicazione, per ciascuna voce degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo			
1) Obbligazioni			
2) Verso banche	75.930.196	72.236.125	-4,87
3) Verso altri finanziatori			
4) Acconti	5.454	2	-99,96
5) Debiti verso fornitori	3.517.013	2.337.505	-33,54
6) Rappresentati da titoli di credito			
7) Verso imprese controllate, collegate e controllanti	469.527	42.700	-90,91
8) Debiti tributari	406.175	426.734	5,06
9) Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	235.678	226.573	-3,86
10) Debiti verso iscritti, soci e terzi per prestazioni dovute			
11) Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici			
12) Debiti diversi	252.310.650	446.259.907	76,87
Totale Debiti (E)	332.874.691	521.529.546	56,67
F) RATEI E RISCONTI			
1) Ratei passivi			
2) Risconti passivi	235.864.608	384.006.292	62,81
3) Aggio su prestiti			
4) Riserve tecniche			
Totale ratei e risconti (F)	235.864.608	384.006.292	62,81
Totale passivo e netto	827.526.809	1.180.766.042	42,69

Fonte: AdSP

I dati esposti evidenziano un incremento dell'attivo che passa da 827 milioni nel 2021 a 1,18 mld, principalmente relativo all'aumento delle immobilizzazioni materiali.

Queste hanno un valore netto complessivo di euro 502.125.133 (250 mln nel 2021) e comprendono:

- terreni, aree e fabbricati, per euro 120.349.587;
- impianti e macchinari, per euro 4.296.535;
- attrezzature, per euro 12.126;
- mobili, arredi e mezzi di trasporto, per euro 204.197;
- immobilizzazioni materiali in corso di formazione per euro 377.262.688.

Le immobilizzazioni immateriali, complessivamente pari a 76.795.354, sono relative a:

- lavori di escavo e manutenzione dei canali portuali per euro 16.544.271;
- *software*, studi, progetti, ricerca e brevetti vari per euro 251.625;
- altri costi pluriennali per euro 8.255.200;
- immobilizzazioni immateriali in corso di formazione per euro 51.744.258.

L'attivo circolante passa da 324 mln a 483 mln, in particolare, a causa dell'aumento dei crediti netti che salgono da 219 mln a 329 mln nel 2022.

Le disponibilità liquide sono costituite da depositi bancari e postali per 154 mln, in aumento rispetto al 2021 (106 mln) e sono corrispondenti al saldo risultante alla fine dell'esercizio, come da dichiarazione dell'istituto cassiere.

Il patrimonio netto, anch'esso in crescita rispetto al 2021 per euro 15.278.691, è composto da una dotazione patrimoniale di euro 236 mln (235 mln nel 2021), da utili a nuovo per euro 2.225.759 (425.236 nel 2021) e dall'utile d'esercizio per euro 15.278.690 (2.225.579 nel 2021).

Il fondo rischi ed oneri evidenzia un accantonamento pari ad euro 18.852.618, con un aumento di euro 728.394 rispetto al 2021 (euro 18.124.224) riferibile, principalmente, ad euro 6.556.625, per rischi di soccombenza delle nuove cause per il 2022 per risarcimento danni da esposizione all'amianto e ad euro 412.495, per la potenziale riduzione dei canoni demaniali prevista dal d.l. n. 103 del 2021, convertito con legge n. 125 del 2021 corrispondente agli addebiti effettuati e non incassati. Il suddetto accantonamento trova corrispondenza nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione.

I debiti sono complessivamente in aumento (da 333 mln nel 2021 a 522 mln nel 2022). In particolare, diminuiscono i debiti verso banche (da 76 mln nel 2021 a 72 mln nel 2022), i debiti verso fornitori per prestazioni di servizi, forniture varie ed acquisizioni di immobilizzazioni (da 3,5 mln nel 2021 a 2,3 mln nel 2022) e i debiti verso imprese controllate, collegate e

controllanti (da 469 mila a 43 mila nel 2022), mentre aumentano i debiti diversi (da 252 mln nel 2021 a 446 mln) e i debiti tributari (da 406 mila a 427 mila nel 2022). Gli altri debiti, ammontanti a euro 446 mln (252 nel 2021), sono costituiti da: euro 13, per debiti diversi verso dipendenti, euro 302.742 verso creditori diversi per depositi, euro 15.770.504 per fatture da ricevere di partite correnti, euro 429.160.782 per fatture da ricevere in conto capitale, euro 409.356 per fatture da ricevere alle partite di giro, euro 590.591 quali contropartita delle fatture da emettere del titolo III dell'entrata (riconciliazione contabilità finanziaria e civilistica) ed infine euro 25.919 per altri debiti diversi. I risconti passivi pari a euro 384 mln (236 mln nel 2021) sono relativi a canoni demaniali fatturati nel 2022 ma di competenza dell'esercizio successivo per euro 1.409.392 e alla quota relativa agli esercizi successivi dei contributi in conto capitale a finanziamento di immobilizzazioni materiali ed immateriali, per euro 382.596.900. Tale significativo valore è conseguente all'applicazione del metodo indiretto di rilevazione dei contributi pubblici²⁹.

²⁹ Secondo tale metodo i singoli contributi vengono portati indirettamente a riduzione del costo dell'esercizio in quanto imputati al conto economico nella voce A5 "altri ricavi e proventi" e quindi rinviati per la parte di competenza degli esercizi successivi attraverso l'iscrizione di "risconti passivi".

11. CONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO DELL'ADSP

L'AdSP ha redatto per il quarto anno il bilancio consolidato, come previsto dall'art. 5, commi 14, 73 e 69, del decreto del Presidente della Repubblica 27 febbraio 2003, n. 97 (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. 31 dicembre 2009, n. 196, nonché del disposto dell'articolo 31 del d.lgs. 9 aprile 1991, n. 127 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 98,57 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 2021 e 2022.

Tabella 32 - Conto economico consolidato AdSP

Raggr.	Descrizione	2021	2022
A	Valore della produzione	67.394.345	67.320.020
B	Costi della produzione	62.981.812	47.678.973
C	Proventi ed oneri finanziari	-464.948	-719.529
D	Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	-246.066	-2.599
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D)	3.701.520	18.918.919
	Imposte sul reddito dell'esercizio	724.047	3.337.593
	UTILE DELL'ESERCIZIO	2.977.473	15.581.326

Fonte: AdSP

Tabella 33 - Stato patrimoniale consolidato AdSP - Attivo

Raggr.	Descrizione	2021	2022
A	Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	0
B	Immobilizzazioni	511.512.878	706.061.207
	I Immobilizzazioni immateriali	136.835.663	78.981.972
	II Immobilizzazioni materiali	369.804.403	621.278.117
	III Immobilizzazioni finanziarie	4.872.812	5.801.119
C	Attivo circolante	339.420.072	497.206.870
	I Rimanenze	141.681	392.647
	II Crediti	221.809.382	333.351.995
	III Attività finanziarie non imm.ri	1.106.287	1.413.268
	IV Disponibilità	116.362.722	162.048.960
D	Ratei e sconti	796.133	750.031
TOTALE ATTIVO		851.729.083	1.204.018.108

Fonte: AdSP

Tabella 34 - Stato patrimoniale consolidato AdSP - Passivo

Raggr.	Descrizione	2021	2022
A	Patrimonio netto	249.990.065	265.571.392
	I Capitale dotazione patrimoniale	235.523.282	235.948.518
	II Riserva sovrapprezzo azioni	-	-
	III Riserva di rivalutazione	-	-
	IV Riserva legale	-	-
	V Riserve statutarie	-	-
	VI Altre riserve, distintamente indicate	-	-
	VII Riserva per op. copertura flussi finanziari attesi	-	-
	VIII Utili (Perdite) portati a nuovo	425.236	2.225.759
	Capitale e riserve di terzi	1.087.538	1.429.279
	Riserva di consolidamento	9.976.537	10.386.509
	Utili Gruppo	2.977.048	15.679.659
	Utili di terzi	425	-98.332
B	Fondi per rischi ed oneri	24.136.313	24.300.656
C	Trattamento di fine rapporto	4.787.990	5.522.868
D	Debiti	336.392.101	524.291.464
E	Ratei e risconti	236.422.614	384.331.729
TOTALE PASSIVO		851.729.083	1.204.018.108

Fonte: AdSP

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

Tabella 35 - Stato patrimoniale consolidato AdSP. Dettaglio composizione e rettifiche della voce debiti

d) DEBITI	Valore al 31/12/2022	RETTIFICHE	Valore da bilancio consolidato
ADSP	521.529.546	-289.778	521.239.768
ERF spa	786.056	-731	785.325
APV Investimenti spa	1.190.779	-	1.190.779
Venice New Port Container ad Logistics spa	686.100	-23.631	662.469
CFLI	411.715	-12.655	399.060
CTC	232.714	-218.650	14.064
TOTALE	524.836.910	-545.446	524.291.464

Fonte: AdSP

Anche il bilancio consolidato fa emergere un significativo incremento del risultato di esercizio (utile da euro 2.977.473 del 2021 a euro 15.581.326), sostanzialmente in linea con quello della sola AdSP.

12. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

A seguito della riorganizzazione delle Autorità portuali 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. Va detto, tuttavia, che a distanza di alcuni anni dall'entrata in vigore della suddetta disposizione, l'unificazione amministrativa e gestionale dei due porti non risulta ancora completata, con evidenti ripercussioni sulla programmazione strategica, sull'organizzazione e sui servizi gestiti.

L'esercizio in questione è stato caratterizzato dall'avvio del programma di interventi PNRR-PNC (Piano nazionale per gli investimenti complementari) che ha previsto in ambito portuale investimenti infrastrutturali per complessivi 2,8 mld. Di questi, euro 172.450.000 relativi al PNC sono specificamente destinati all'Autorità in esame; inoltre sono stati assegnati all'AdSP circa 18,8 milioni a valere sul PNRR, di cui 11.881.637 euro nell'ambito dell'iniziativa "Green Ports" ed euro 7.000.000 per "Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo".

Sono organi dell'Autorità di sistema portuale il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti. L'attuale Presidente dell'AdSP è stato nominato con d.m. n. 224 del 28 maggio 2021 successivamente ad un periodo di commissariamento durato dal 6 agosto 2020. Il Comitato di gestione è stato nominato con decreto presidenziale n. 662 del 31 agosto 2021. Il Collegio dei revisori dei conti in carica per l'esercizio in esame, - composto da tre membri effettivi e tre supplenti, tutti iscritti all'albo dei revisori legali dei conti - è stato nominato con decreto Mims n. 427 del 28 ottobre 2021 per quattro anni a decorrere dal 15 novembre 2021.

Al vertice amministrativo della Segreteria tecnico - operativa è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente con delibera n. 10 del 10 settembre 2021 per il quadriennio 2021-25.

Nell'ambito del processo in corso di subentro delle attività relative al porto di Chioggia, a decorrere dal mese di febbraio 2022 il personale dipendente di A.S.Po. è stato assunto, con contratto di lavoro a tempo indeterminato presso AdSP MAS.

La pianta organica in vigore nel 2022 prevede complessivamente 105 unità (il Segretario generale, 6 dirigenti, 31 quadri e 67 impiegati). Di questi 94 risultano in servizio alla chiusura dell'esercizio.

L'Ente, nel corso del 2022, ha proseguito con l'organizzazione del lavoro anche in modalità agile, secondo i principi definiti nel Piano organizzativo del lavoro agile (POLA) inserito all'interno del Piano Integrato Attività ed Organizzazione 2022-2024 (PIAO) adottato con delibera del Comitato di gestione n. 10 del 27 giugno 2022.

La spesa per il personale si attesta complessivamente ad euro 7.668.915, incrementata di oltre il 20 per cento rispetto al 2021 (euro 6.324.718), con un costo medio unitario di euro 71.452.

Nel precedente referto questa Corte aveva sottolineato come non apparisse corretta l'erogazione dei premi di produzione in anticipazione, con conguagli pari a zero, rispetto alla necessaria verifica del raggiungimento degli obiettivi; la criticità permane anche per il 2022 in quanto il conguaglio di euro 50.000 operato in detto anno, pari a poco più del 10 per cento dell'accessorio totale, appare di particolare tenuità e non fa venir meno il generale obbligo di legare la corresponsione dei premi alla verifica dell'effettivo raggiungimento dei risultati cui i premi stessi sono finalizzati.

Il Collegio dei revisori ha certificato che l'Autorità ha rispettato i limiti di spesa stabiliti per l'esercizio 2022 e versato all'Erario quanto dovuto.

Attualmente, l'Ente dispone unicamente di atti di pianificazione preesistenti alla riforma, ossia il Piano regolatore del porto di Venezia (risalente al 1965) e quello di Chioggia (risalente al 1981) che presentano difformità evidenti con lo stato di fatto del territorio, soprattutto con riferimento al sopravvenire di alcune aree di insediamenti di tipo urbano. In sede istruttoria, L'AdSP ha motivato le circostanze connesse allo scenario strategico e al modello di crocieristica che avrebbero ostacolato la definizione del DPSS. Già nei precedenti referti questa Sezione aveva sottolineato da un canto i ritardi accumulati nel porre in essere documenti di così vitale importanza, anche con riferimento all'esigenza di una pianificazione strategica integrata del territorio, dall'altro la mancata definizione dell'*iter* procedurale della predetta integrazione, non ulteriormente procrastinabile, in quanto determinante per i necessari obiettivi di sviluppo infrastrutturale, sostenuti anche dai cospicui fondi del PNRR.

Il 9 dicembre 2021 è stato approvato il Piano operativo triennale 2022 - 2024, il cui primo aggiornamento annuale è stato approvato con delibera del Comitato di gestione n. 14 del 30 dicembre 2022 ed il secondo aggiornamento con delibera n. 3 del 10 gennaio 2024.

Il POT contiene numerosi e importanti obiettivi, in larga misura già presenti nel precedente Piano, in parte finanziati con fondi PNRR e PNC. Tra questi l'adeguamento del canale

Malamocco Marghera, il nuovo *terminal container* Montesyndial, opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Leonardo e Fusina, il nuovo ponte ferroviario sul canale industriale ovest, l'accessibilità al porto commerciale di Marghera, adeguamenti ferroviari e stradali, piattaforma intermodale.

L'aggiornamento del piano morfologico della laguna di Venezia, che in tanta parte condiziona i progetti di cui sopra, è stato approvato dal Comitato tecnico del Provveditorato opere pubbliche a dicembre del 2021. A giugno 2022, la Commissione congiunta VAS (valutazione ambientale strategica) e VIA (valutazione impatto ambientale) del Ministero della transizione ambientale ha valutato che tale aggiornamento non ha ottemperato alle prescrizioni imposte nel 2018 da parte del Ministero stesso di concerto con il Ministero dei beni culturali e pertanto lo ha respinto e chiesto una revisione del documento. La questione dirimente è stata per molti anni il mancato aggiornamento del Protocollo sperimentale "Fanghi" siglato l'8 aprile del 1993 che avrebbe dovuto avere durata annuale, anche al fine di adeguarlo alle modifiche normative comunitarie e nazionali introdotte nel tempo. Il nuovo "Protocollo Sedimenti" è stato finalmente emanato con decreto interministeriale n. 86 del 22 maggio 2023 (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero della Salute e Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica) e pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 4 luglio 2023.

Per quanto riguarda i servizi di interesse generale, va sottolineata la particolare situazione del Servizio integrato di conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione presso il Porto di Venezia, già oggetto di analisi nei precedenti referti, che prosegue con affidamento alla stessa società già affidataria dal 2011- nonostante il contratto sia scaduto al 31 dicembre 2020 - motivato dall'esigenza di rendere accessibile il mercato libero delle *utilities* all'utenza portuale. Appare opportuno, a tale proposito, richiamare il d.lgs. 36/2023, che al comma 10 dell'art. 120 ammette l'"opzione di proroga" solo ove già preventivata tra le parti contraenti nella *lex specialis* o nel contratto e stabilisce al successivo comma 11 che la proroga tecnica può essere disposta solo nelle ipotesi eccezionali in cui, nelle more della conclusione di una nuova procedura di gara già indetta, vi sia la necessità per l'Amministrazione di garantire la continuità di una prestazione essenziale. Le opere di grande infrastrutturazione vedono l'Autorità titolare di interventi pluriennali per oltre 336 milioni; di questi sono stati impegnati nell'anno in esame ben 198,6 milioni dei quali

179,4 a valere sui fondi del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC). In particolare, il progetto per la piattaforma d'altura del porto di Venezia comporta investimenti di 189,2 milioni dei quali 35 finanziati dal PNC.

Vanno evidenziati i ritardi nella riconversione e riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera, oggetto di accordo di programma tra AdSP, Comune di Venezia, Regione Veneto e Mise, che hanno reso necessarie reiterate proroghe da parte del Mise del termine di scadenza dell'accordo di programma, l'ultima delle quali riferita al 31 dicembre 2022. Con d.p.c.m. 13 maggio 2022 l'opera è stata commissariata ed il Presidente dell'AdSP MAS è stato nominato Commissario straordinario.

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. Il percorso partenariale intrapreso solo nel corso del 2023 per la definizione di "linee guida" condivise per la procedura di gara finalizzata al rilascio dell'autorizzazione del servizio di "fornitura del lavoro portuale temporaneo" ha posto in evidenza la necessità di salvaguardare il livello occupazionale ed i posti di lavoro attualmente attivi e procedere con due gare distinte, tenendo presente il rilevante sovradimensionamento del porto di Chioggia, con circa 15 unità in esubero. L'iter per la redazione dei bandi pertanto è stato sospeso, in attesa di risolvere il problema attraverso il confronto con le organizzazioni sindacali. Tale situazione continua a rappresentare un'anomalia da sanare quanto prima con le modalità, rispettose delle regole contenute nel codice dei contratti pubblici, che l'Autorità riterrà di individuare.

I traffici portuali delle merci, nel corso del 2022, hanno complessivamente mantenuto volumi analoghi al 2021, raggiungendo complessivamente 25,4 milioni di tonnellate (+0,05 milioni di tonnellate circa). Questo risultato si deve alla crescita, rispetto all'anno precedente, del porto di Venezia che vede aumentare i propri traffici dell'1,5 per cento e alla diminuzione del porto di Chioggia del 30,2 per cento.

La composizione complessiva dei traffici per settore rimane in linea con quella del 2021 per il comparto commerciale, confermando che tale tipologia di traffico continua a prevalere sulle altre; si evidenzia, invece, un leggero aumento per quello industriale mentre si riscontra una flessione per quello petrolifero.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, nel corso del 2022, si registra una crescita con una

movimentazione di 388.000 passeggeri totali a fronte dei quasi 104.000 del 2021. Le crociere e la componente “navi veloci” denotano un forte incremento rispettivamente di 229.000 e 36.500 unità. Infine, i “traghetti” registrano un aumento dei passeggeri trasportati del +36,1 per cento pari a circa 20.500 unità.

Circa l’annosa vicenda della mancata unificazione del demanio marittimo in capo all’AdSP, che condiziona la completa unificazione dei due porti in capo all’Autorità, continuano anche nell’anno 2022 le criticità della permanenza di alcuni compendi immobiliari in capo alla CCIA, proprietaria di A.S.Po., Azienda Speciale che gestisce il porto di Chioggia.

Nel periodo in esame gli accertamenti per canoni da concessioni demaniali risultano in aumento, attestandosi a euro 26,99 mln (25,43 mln nel 2021). L’aumento interessa anche le riscossioni, che si attestano ad euro 13,42 mln (13,23 mln nel 2021). I canoni demaniali rappresentano il 48,63 per cento delle entrate correnti e ne risultano la principale voce, precedendo le tasse portuali e di ancoraggio, i proventi per autorizzazioni di impresa. Si sottolinea come la riscossione di dette entrate sia annualmente all’incirca del 50 per cento. Pertanto, appare opportuno porre in essere ogni iniziativa volta a migliorarne il livello.

L’AdSP, con i decreti n. 866 del 29 dicembre 2022 e n. 1034 del 29 dicembre 2023, ha adottato i provvedimenti di revisione periodica delle partecipazioni societarie ai sensi dell’art. 20 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (testo unico società partecipate) contenenti, rispettivamente, la situazione al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2022.

Nel 2019 l’Autorità aveva acquisito a titolo gratuito le quote di controllo (90 per cento) della *Chioggia terminal Crociere (CTC) Srl*, gestore dell’attività crocieristica nel porto clodiense, già nella titolarità della CCIA. In relazione al mutato assetto dell’attività crocieristica a Venezia che ha previsto l’interdizione al transito nel canale della Giudecca verso la Marittima delle navi di maggiori dimensioni ed ha visto l’avvio di una gestione commissariale per la messa in esercizio di approdi diffusi estesi anche al porto di Chioggia a beneficio dell’attuale concessionario, in data 10 novembre 2022, la società *CTC Srl* è stata sciolta e messa in liquidazione. La *CTC Srl* ha chiuso il bilancio 2022 con una perdita di euro 25.088 (utile di euro 580 nel 2021, utile di euro 4.578 nel 2020 e una perdita di euro 77.728 nel 2019). La conclusione della liquidazione è stata prevista nel corso del 2024 e l’Autorità ha fatto presente di non prevedere, allo stato attuale, conseguenti impatti negativi sul proprio bilancio.

Le società *APV Investimenti s.p.a.*, iscritta all’elenco delle *in house* e la *Venice Newport Container*

and Logistics s.p.a. per le quali l'Ente aveva dichiarato che nel 2023 avrebbe valutato una possibile razionalizzazione, alla data di adozione del provvedimento di revisione periodica delle partecipazioni risultano ancora detenute.

La gestione 2022 si è conclusa con un disavanzo finanziario di competenza di euro 35.277.431, dato dalla differenza tra accertamenti (euro 213.048.183) e impegni (euro 248.325.614).

Il risultato di amministrazione per il medesimo anno ammonta a euro 36.551.718, dato dalla somma del risultato di competenza (euro -35.277.431), dall'avanzo di amministrazione degli esercizi precedenti (euro 71.405.311) e dal saldo positivo nella variazione dei residui (euro 423.839).

Le entrate complessivamente accertate per l'anno 2022 ammontano ad euro 213.048.183 inferiori di euro 10.862.555 rispetto a quelle indicate nel bilancio preventivo 2022 (euro 223.910.738). Le uscite complessivamente impegnate ammontano ad euro 248.325.614 inferiori di euro 20.725.448 rispetto a quelle indicate nel bilancio preventivo 2022 (euro 269.051.062).

I residui attivi al 31.12.2022 ammontano a complessivi euro 331.661.187, aumentati di euro 109.548.515 rispetto a quelli iniziali (euro 222.112.672); di essi, euro 125.432.518 derivano dalla gestione di competenza ed euro 206.228.668 provengono dalla gestione dei residui degli anni precedenti. Il totale dei residui passivi al 31 dicembre 2022 ammonta ad euro 448.776.419, aumentati di euro 192.236.441 rispetto a quelli iniziali (euro 256.539.441); di essi euro 215.890.609 derivano dalla gestione di competenza ed euro 232.885.810 provengono dalla gestione dei residui degli anni precedenti. L'analisi dei residui, attivi e passivi, per anno di provenienza continua a mettere in evidenza il permanere di partite vetuste che meritano di essere attentamente e costantemente valutate. Considerata la rilevanza degli importi iscritti tra i residui attivi e passivi, di cui quote rilevanti risalenti a molti anni orsono, nonché la prassi di accertare ed impegnare integralmente somme sulla base di semplici comunicazioni ministeriali piuttosto che, rispettivamente, di crediti effettivamente certi, liquidi ed esigibili e obbligazioni giuridicamente perfezionate nei confronti di terzi devono richiamarsi i principi giuscontabilistici posti a fondamento degli accertamenti e degli impegni.

L'utile di esercizio ammonta ad euro 15.278.690, in aumento rispetto a quello dell'esercizio precedente pari a euro 2.225.759. Il valore della produzione ammonta complessivamente ad euro 57.625.495 rispetto al valore complessivo di euro 56.832.552 del 2021. I costi totali dell'esercizio ammontano a euro 38.389.831, i più rilevanti dei quali attengono ai servizi (euro

8.085.550), agli oneri del personale diretti e riflessi (euro 8.170.113), agli ammortamenti e svalutazioni (euro 11.247.622) e agli oneri diversi di gestione (euro 6.407.025). La diminuzione rispetto al precedente esercizio dei costi di produzione pari ad euro 15.294.566 è riconducibile, prevalentemente ai minori accantonamenti effettuati dall'Ente per rischi ed oneri futuri.

Il patrimonio netto di euro 253.452.967, in crescita rispetto al 2021 per euro 15.278.691, è composto da una dotazione patrimoniale di euro 236 mln (235 mln nel 2021), da utili a nuovo per euro 2.225.759 (425.236 nel 2021) e dall'utile d'esercizio per euro 15.278.690 (2.225.579 nel 2021).

Il bilancio consolidato dà evidenza della complessiva situazione finanziaria e patrimoniale dell'Ente e delle società partecipate ed espone un significativo incremento del risultato di esercizio con un andamento che si conferma in crescita (utile del 2020 euro 929.434, del 2021 euro 2.977.473, del 2022 euro 15.581.326), permanendo sostanzialmente in linea con quello della sola AdSP.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI -

