



# CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

## DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE

2023

Determinazione del 9 dicembre 2025, n. 154





CORTE DEI CONTI



## CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

# DETERMINAZIONE E RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE

2023

Relatore: Primo Referendario Daniela Cimmino

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



## CORTE DEI CONTI

### SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nella Camera di consiglio del 9 dicembre 2025,

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 2023, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958; esaminati gli atti;

uditò il relatore Primo Referendario Daniela Cimmino 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 2023;

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 - corredata della



## CORTE DEI CONTI

---

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 2023 dell'AdSP del Mare Adriatico settentrionale - corredata dalle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo - l'unità relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il menzionato esercizio.

### RELATORE

*Daniela Cimmino*  
*firmato digitalmente*

### PRESIDENTE

*Chiara Bersani*  
*firmato digitalmente*

Depositato in segreteria

**DIRIGENTE**  
*Fabio Marani*  
*(f.to digitalmente)*

## INDICE

PREMESSA .....	1
1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO .....	2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO .....	10
2.1 Spesa per gli organi di amministrazione e di controllo .....	11
3. ARTICOLAZIONE ORGANIZZATIVA E GESTIONE DEL PERSONALE .....	15
3.1 Assetto organizzativo .....	15
3.2 Trasparenza e valutazione della <i>performance</i> .....	17
3.3 Personale .....	20
3.4 Spesa per il personale .....	22
3.5 Collaborazioni esterne .....	24
3.6 Rispetto della normativa sul contenimento della spesa .....	25
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE .....	26
4.1 Piano regolatore portuale .....	28
4.2 Piano operativo triennale .....	29
4.3 Programma triennale dei lavori pubblici .....	33
4.4 Interventi finanziati dal PNRR e dai fondi complementari al PNRR .....	34
5. ATTIVITA' ISTITUZIONALE .....	42
5.1 Attività promozionale .....	42
5.2 Attività negoziale .....	42
5.3 Regolazione dei servizi c.d. ausiliari di interesse generale .....	45
5.4 Manutenzione delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione .....	50
5.5 Operazioni e servizi portuali e altre attività industriali e commerciali svolte nell'ambito portuale e lavoro portuale temporaneo .....	57
6. TRAFFICO PORTUALE .....	60
7. GESTIONE DEL DEMANIO .....	63
8. PARTECIPAZIONI .....	67
8.1 APV Investimenti Spa .....	68
8.2 Venice newport container and logistics Spa - Vncl .....	69
8.3 Esercizio Raccordi Ferroviari - ERF Spa .....	69
8.4 APVS Srl .....	72
8.5 Chioggia Terminal crociere Srl in liquidazione .....	72
8.6 Centro di formazione logistica intermodale - Società consortile a responsabilità limitata (CFLI) .....	73
9. CONTENZIOSO .....	74
10. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE .....	77
10.1 Dati salienti della gestione .....	77
10.2 Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate .....	78
10.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui .....	87
10.4 Conto economico .....	91
10.5 Stato patrimoniale .....	95
11. CONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO DELL'ADSP .....	99
12. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE .....	101

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Emolumenti e rimborsi spese organi amministrazione e controllo .....	13
Tabella 2 - Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP nel biennio .....	20
Tabella 3 - Spesa impegnata per il personale AdSP - 2022-2023 .....	22
Tabella 4 - Premi erogati all'esito della valutazione della <i>performance</i> .....	23
Tabella 5 - Costo medio unitario personale.....	24
Tabella 6 - Piano triennale opere pubbliche.....	34
Tabella 7 - Interventi finanziati dal PNC e dal PNRR.....	38
Tabella 8 - Somme impegnate per relazioni pubbliche (2022-2023) .....	42
Tabella 9 - Procedure negoziali .....	43
Tabella 10 - Affidamenti diretti - art. 1, c. 2, lett. a) d.l. n. 76 del 16 luglio 2020 .....	44
Tabella 11 - Servizi di interesse generale (Decreto n. 939 del 12 giugno 2023).....	49
Tabella 12 - Spese manutenzione opere portuali.....	51
Tabella 13 - Interventi di manutenzione straordinaria.....	51
Tabella 14 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali .....	56
Tabella 15 - Opere di grande infrastrutturazione.....	57
Tabella 16 - Traffico di merci e passeggeri - Venezia e Chioggia.....	62
Tabella 17 - Rapporto accertamenti/entrate correnti da concessioni demaniali- incidenza .....	66
Tabella 18 - Principali saldi contabili della gestione .....	77
Tabella 19 - Andamento entrate accertate e uscite impegnate .....	79
Tabella 20 - Andamento entrate e delle uscite .....	79
Tabella 21 - Rendiconto finanziario – Parte entrata .....	82
Tabella 22 - Entrate tributarie.....	83
Tabella 23 - Redditi e proventi patrimoniali.....	84
Tabella 24 - Rendiconto finanziario – parte uscita.....	85
Tabella 25 - Situazione amministrativa e gestione residui.....	87
Tabella 26 - Residui attivi per anno di formazione.....	88
Tabella 27 - Residui passivi per anno di formazione .....	89
Tabella 28 - Conto economico (art. 38, c. 1 Regolamento amministrazione contabilità AdSP) ....	93
Tabella 29 - Conto economico riclassificato ex art. 2425 c.c.....	94
Tabella 30 - Stato patrimoniale attività .....	95
Tabella 31 - Stato patrimoniale passività.....	97
Tabella 32 - Conto economico consolidato AdSP .....	99
Tabella 33 - Stato patrimoniale consolidato AdSP – Attivo.....	99
Tabella 34 - Stato patrimoniale consolidato AdSP – Passivo.....	100
Tabella 35 - Stato patrimoniale consolidato AdSP. Dettaglio composizione e rettifiche della voce debiti .....	100

## INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Assetto organizzativo .....	16
Figura 2 - Assetto delle partecipazioni dell'AdSP .....	68

## **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 2023 dell'AdSP del Mare Adriatico settentrionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo successivamente intervenute.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2022, è stato approvato con determinazione n. 106 del 4 luglio 2024 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 266.

## **1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO**

L’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (di seguito AdSP MAS), che comprende i porti di Venezia e Chioggia, è un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale che svolge funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e delle attività logistiche. Tra i compiti istituzionali rientra la manutenzione delle parti comuni e dei fondali, la sorveglianza della fornitura dei servizi di interesse generale, l’amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo, la pianificazione dello sviluppo del territorio portuale, il coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell’ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale e la promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Il quadro normativo di riferimento è costituito dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169, che, in attuazione dell’articolo 8, c. 1, lett. f), della legge n. 124 del 7 agosto 2015 è intervenuto sulla previgente legislazione portuale modificando gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani con l’istituzione delle Autorità di sistema portuale, enti di coordinamento della gestione dei porti di rilievo nazionale, che sostituiscono, con circoscrizioni territoriali di competenza più ampie, le precedenti Autorità portuali.

L’AdSP MAS partecipa alla “Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale” di cui all’art. 11-ter della legge n. 84 del 1994, istituita al fine di coordinare e armonizzare le scelte strategiche inerenti ai grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando anche la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole Autorità.

L’Ente è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, finanziaria e di bilancio. Il Regolamento di amministrazione e contabilità è stato approvato dall’Autorità di sistema portuale di Venezia con delibera del Comitato portuale n. 2 del 23 marzo 2007 e dal Mit con nota del 23 marzo 2012. Con determine del direttore programmazione e finanza n. 216 del 14 febbraio 2023 e n. 237 del 4 settembre 2024, sono stati adottati, rispettivamente, il Regolamento per l’utilizzo del servizio interno di cassa e il Regolamento per la gestione dei

beni mobili e, con decreti del Presidente n. 1005 del 1° dicembre 2023 e n. 1059 del 26 febbraio 2024, il Regolamento di disciplina delle procedure selettive di assunzione di personale con qualifica dirigenziale e non dirigenziale e il Regolamento per le progressioni di carriera del personale.

L'AdSP è inclusa nel conto consolidato delle pubbliche amministrazioni ai sensi dell'art. 1, c. 3, della l. n. 196 del 2009 tra le "Amministrazioni locali" ed è soggetto alla rilevazione nel sistema informativo delle operazioni degli enti pubblici (Siope) secondo le modalità previste dall'art. 14 della stessa legge richiamata n. 196.

La vigilanza è esercitata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit) e dal Ministero dell'economia e delle finanze (Mef) ai sensi dell'art. 12 della l. n. 84 del 1994.

Tra gli interventi di modifica della legge di riordino della legislazione in materia portuale va richiamato l'art. 4, c. 1-*septies* del d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156, che ha introdotto modifiche all'art. 5 della l. n. 84 del 1994 al fine di semplificare la programmazione e la realizzazione delle opere portuali, demandando al Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) il compito di individuare, per ciascun porto del sistema, gli obiettivi di sviluppo, gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città, nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario<sup>1</sup>. Nei singoli porti amministrati dalle AdSP l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retroportuali, individuati e delimitati nel Dpss, sono specificati nel piano regolatore portuale (Prp), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate e i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico di cui al d.p.r. 8 giugno 2001, n. 327.

Va pure richiamato l'art. 6, c. 1 *bis*, del d.l. 21 maggio 2025, n. 73<sup>2</sup>, che ha previsto, con efficacia dalla data di entrata in vigore della disposizione, non applicabile pertanto ai procedimenti

---

<sup>1</sup> Nell'esercizio in esame è intervenuta la sentenza della Corte costituzionale n. 6 del 26 gennaio 2023, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4, c. 1 *septies*, lett. a), del d.l. n. 121 citato, introdotto in sede di conversione dalla l. n. 156 del 2021, nella parte in cui: - sostituendo l'art. 5, c. 1, della l. n. 84 del 1994, non prevedeva che il Dpss fosse accompagnato da una relazione illustrativa recante la descrizione dei criteri seguiti nel prescelto assetto del sistema e gli indirizzi per la futura pianificazione; - sostituendo l'art. 5, c. 1-*bis* della l. n. 84 del 1994, prevedeva l'approvazione del Dpss da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in difetto di una concertazione, da realizzare nella forma dell'intesa, con la regione territorialmente interessata; - sostituendo l'art. 5, c. 1, lett. b, seconda parte, della l. n. 84 del 1994 nella parte in cui prevedeva che il Dpss individuasse gli ambiti portuali ricomprensandovi, oltre alla circoscrizione territoriale dell'AdSP, "le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale".

<sup>2</sup> Recante disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo, inserito dalla legge di conversione del 18 luglio 2025, n. 105, che ha integrato l'art. 5, c. 1-ter, della l. n. 84 del 1994 al fine di garantire omogeneità operativa e uniformità gestionale alle previsioni dei Prp, nelle more della revisione organica della disciplina di settore.

pendenti, che la funzione caratterizzante delle aree portuali e retro-portuali denominate all'interno dei singoli Prp si intende riferita alle aree o agli ambiti complessivamente considerati, come disegnati e specificati nel Prp e non alle singole porzioni dei medesimi, né ai singoli compendi affidati in concessione.

In tema di concessione delle aree demaniali, rilievo centrale assume l'art. 5, c. 1, della legge 5 agosto 2022, n. 118, che ha sostituito l'art. 18 della l. n. 84 del 1994 disponendo l'affidamento previa procedura ad evidenza pubblica e determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali. Al fine di uniformare la disciplina per il rilascio delle concessioni, il novellato art. 18 prevede, al comma 2, l'individuazione, con decreto del Mims di concerto con il Mef, ai sensi dell' art. 17, c. 3, della l. 23 agosto 1988, n. 400, dei criteri per l'assegnazione delle concessioni e della relativa durata; l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo da parte delle autorità concedenti; le modalità di rinnovo e di trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti dei canoni a carico dei concessionari e delle modalità volte a garantire il rispetto del principio di concorrenza nei porti, di rilevanza economica internazionale e nazionale. Al regolamento, adottato con decreto interministeriale Mit-Mef del 28 dicembre 2022, n. 202, ha fatto seguito l'emanazione delle linee guida sulle relative modalità di attuazione, con decreto Mit n. 110 del 21 aprile 2023.

Nell'esercizio considerato è entrato inoltre in vigore l'art. 15, c.1-bis, del d.l. 10 agosto 2023, n. 104, convertito dalla l. 9 ottobre 2023, n. 136, che ha individuato la base di calcolo per l'aggiornamento annuale dei canoni per le concessioni di aree e pertinenze demaniali marittime rilasciate dalle AdSP, previsto dall'art. 4 del d.l. 5 ottobre 1993, n. 400, convertito dalla l. 4 dicembre 1993, n. 494, disponendo che l'aggiornamento sia calcolato sulle misure unitarie individuate dal decreto del Ministro della marina mercantile 19 luglio 1989 ovvero sulla componente fissa del canone di cui all'art. 5 del regolamento di cui al citato decreto interministeriale n. 202 del 2022.

Con decreto direttoriale del 30 dicembre 2022 il Mit ha previsto l'aggiornamento delle misure unitarie dei canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime<sup>3</sup> applicando l'adeguamento del 25,15 per cento alle misure unitarie dei canoni determinati per il 2022 e ha

---

<sup>3</sup> Stabilendo che le misure aggiornate costituiscono la base di calcolo per la determinazione del canone da applicare alle concessioni rilasciate o rinnovate a decorrere dal 1° gennaio 2023 e che la medesima percentuale si applica alle concessioni in vigore rilasciate prima del 1° gennaio 2023.

fissato la misura minima del canone prevista dal d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito con l. 13 ottobre 2020, n. 126, nell'importo di euro 3.377,50 a far data dal 1° gennaio 2023. Il decreto è stato annullato con sentenza del Tar Lazio n. 13 del 2 gennaio 2025, che ha ritenuto fondato il motivo con il quale le parti ricorrenti hanno dedotto l'illegittimità del decreto ministeriale per avere impiegato un indice statistico non contemplato dalla fonte primaria. Come osservato dal Tar l'incremento dei canoni nella misura del 25,15 per cento stabilito dal decreto impugnato non costituisce il risultato della “media degli indici determinati dall'ISTAT per i prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati e per i corrispondenti valori per il mercato all'ingrosso”, come previsto all'art. 4, c. 1, del d.l. n. 400 del 1993, ma è stato determinato dall'amministrazione in base alla media tra il primo indice (“i prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati”) e quello dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali.

In merito al regime fiscale da applicare alle AdSP all'esito della *vexata quaestio* di cui si è riferito nelle precedenti relazioni e della decisione della Commissione europea del 4 dicembre 2020, che ha dichiarato l'incompatibilità con il mercato interno di aiuti di Stato sotto forma di esenzione all'Ires, va operato un cenno alla disciplina introdotta (con decorrenza 1° gennaio 2022) dal d.l. 16 giugno 2022 n. 68 (art. 4 *bis*) all'art. 6, commi da 9-*bis* a 9-*quater*, della l. n. 84 del 1994. Ai sensi del comma 9-*bis* le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (Ires) previsti dall'art. 73, c. 1, lett. c) del d.p.r. 22 dicembre 1986, n. 917. I canoni percepiti in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18, 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 (comma 9-*quater*). Il comma 9-*ter*, introdotto dallo stesso art. 4 *bis* sopra citato, prevede che l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 16 della l. n. 84 non costituisce esercizio di attività commerciale in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici. Come di recente ricordato dalla Corte di cassazione (Sez. civile V del 15 marzo 2024, n. 6992) la norma ha introdotto l'imponibilità Ires dei canoni percepiti in relazione alle concessioni demaniali, quali redditi diversi, con effetto per i periodi d'imposta a decorrere dal 1° gennaio 2022, facendo salvi i comportamenti anteriori (con esclusione di ogni obbligo per l'Amministrazione finanziaria di recuperare a tassazione i canoni delle annualità precedenti per le quali non è stato corrisposto

il tributo) rilevato "che tale decisione si è limitata a disporre l'eliminazione per il futuro degli aiuti di Stato 'esistenti', che, secondo la costante giurisprudenza comunitaria ..., possono essere erogati fino alla decisione della Commissione che ne dichiari l'incompatibilità con il mercato interno dell'Unione"<sup>4</sup>.

L'art. 199, c. 3, del d.l. n. 34 del 2020, ha interessato il tema dei rapporti autorizzatori e concessionari 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 concessionari rilasciate ex art. 36 cod. nav. e 18 l. n. 84 del 1994 e per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri sono state poi elevate a 24 mesi, con salvaguardia degli esiti di eventuali gare già bandite.

Con ordinanza del Presidente n. 106 del 4 aprile 2024, che sostituisce i precedenti provvedimenti n. 336 del 2010 e n. 26 del 2018, l'AdSP MAS ha adottato il regolamento recante la disciplina degli accessi nell'ambito del porto di Venezia e Chioggia e al rilascio dei titoli di accesso per persone e veicoli.

Al fine di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale l'art. 3 del d.l. del 1° aprile 2021, n. 45, convertito, con modificazioni, dalla l. 17 maggio 2021, n. 75 ha previsto, l'esperimento da parte dell'AdSP MAS di un concorso di idee ai sensi dell'art. 156, c. 7, del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, avente ad oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia, utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici. Con sentenza n. 8181 del 5 settembre 2023, la Sez. V del Consiglio di Stato ha confermato la sentenza del Tar per il Veneto n. 612 del 23 marzo 2022, che ha annullato gli atti di indizione del concorso di idee, idonei a condizionare a monte la partecipazione nella parte in cui dispongono che i punti di attracco dovranno essere esterni

---

<sup>4</sup> La Corte ha ricordato che con la decisione del 2020 la Commissione europea ha ritenuto che l'esenzione in favore delle AdSP dei canoni di concessione dall'imposizione Ires configurasse un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 107 par. 1 del TFUE incompatibile con il mercato interno, e che, trattandosi di un regime di aiuti "esistente" (conformemente all'art. 1, lett. b), del regolamento 2015/1589) perché istituito precedentemente all'entrata in vigore del Trattato se ne dovesse disporre l'eliminazione, ma non il recupero, dando un termine per l'adozione della misura e precisando che la stessa si applica dall'inizio dell'esercizio fiscale successivo alla sua adozione, al più tardi nel 2022.

alle "acque protette della Laguna di Venezia" corrispondenti alla conterminazione lagunare di cui al d.m. LL.PP. n. 9 del 1990, con conseguente obbligo di conformazione in capo all'Autorità. Con la sentenza n. 3138 del 5 aprile 2024 pronunciata dalla Sez. V sul ricorso per ottemperanza ai sensi dell'art. 112, c. 5, c.p.a. il Consiglio di Stato ha previsto, ai fini dell'ottemperanza alla sentenza, la riapertura dei termini della procedura emendata dalle parti annullate per consentire la presentazione delle domande ai partecipanti. Con pubblicazione dell'avviso in data 16 maggio 2024 l'Autorità ha reso noto che, in esecuzione della richiamata sentenza n. 8181 e del successivo chiarimento reso con la sentenza n. 3138 l'AdSP MAS ha rettificato il disciplinare di gara con relativi allegati. Sono stati pertanto pubblicati i documenti rettificati del concorso di idee con riapertura dei termini per la presentazione delle idee progettuali. Con riferimento all'area oggetto del concorso, il disciplinare rettificato prevede che la collocazione dei punti di attracco dovrà essere esterna alle acque tranquille della Laguna di Venezia di cui alle ordinanze della Capitaneria di Porto n. 41 del 15 giugno 2020 e n. 176 del 17 maggio 2006, prospicienti l'arco costiero regionale veneto e non oltre le acque territoriali nazionali. Il 19 dicembre 2024 l'Ente ha pubblicato l'avviso di rettifica del calendario del concorso, che individua nella data del 28 novembre 2025 il termine di ricevimento dei progetti di fattibilità (seconda fase) e, in quella del 30 giugno 2026, la data della pubblicazione della graduatoria definitiva con proclamazione del vincitore.

Con specifico riferimento alla tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e alla salvaguardia di Venezia il d.l. 20 luglio 2021 n. 103, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, c. 1, l. 16 settembre 2021, n. 125, ha dichiarato monumento nazionale le vie urbane d'acqua Bacino di San Marco, Canale di San Marco e Canale della Giudecca di Venezia, prevedendo, all'art. 2 la nomina del Presidente dell'AdSP MAS a Commissario straordinario ex art. 4, c. da 1 a 4, del d.l. n. 32 del 18 aprile 2019, con il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi ivi specificati, previa valutazione di impatto ambientale, secondo quanto previsto dalla normativa in materia, garantendo la coerenza con le indicazioni del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia e dei successivi aggiornamenti. In attuazione della norma è stato adottato il decreto Mit di concerto con il Mef n. 545 del 31 dicembre 2021. 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.

Nel quadro delle misure per la salvaguardia della città di Venezia e dell'area lagunare l'art. 95 del d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 ha istituito l'Autorità per la Laguna di Venezia con sede in Venezia, ente pubblico non economico di rilevanza nazionale indicandone finalità e attribuzioni istituzionali e disponendone la sottoposizione ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e al controllo della Corte dei conti ai sensi della l. n. 259 del 1958. Il Presidente dell'istituenda Autorità, rappresentante legale dell'Ente, responsabile del funzionamento e che ne dirige l'organizzazione, è stato nominato con d.p.c.m. del 1° marzo 2024, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, ammesso al visto e alla registrazione dalla Corte dei conti (deliberazione della Sez. centrale del controllo di legittimità sugli atti del Governo e delle amministrazioni dello Stato n. 2 del 28 giugno 2024).

L'art. 4 del d.l. 16 giugno 2022 n. 68, convertito in legge con modificazioni, dall'art. 1, c. 1, 1.5 agosto 2022, n. 108 ha previsto che, per le finalità di cui all'art. 1 della l. 16 aprile 1973, n. 171, l'Autorità per la Laguna approvi il nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di *deficit* sedimentario e di degrado del bacino lagunare. Il nuovo Piano morfologico è aggiornato ogni sei anni e, nelle more dell'operatività dell'Autorità, è approvato dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli-Venezia Giulia. In tale quadro, per le esigenze di funzionalità del Mose l'art. 10-ter del d.l. n. 145 del 18 ottobre 2023, convertito con modificazioni dalla l. 15 dicembre 2023, n. 191, ha inserito il comma 15 *bis* all'art. 95 del d.l. n. 104 sopra richiamato, prevedendo che, nelle more della piena operatività dell'Autorità 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 ai sensi del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 nei limiti delle

risorse disponibili a legislazione vigente, facendo salva la facoltà per l'Autorità di risolvere anticipatamente il contratto affidato dal Provveditorato ai sensi del primo periodo per ragioni di pubblico interesse.

## **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.

Il Presidente ha la rappresentanza legale dell'Ente ed è nominato ai sensi dell'art. 8 della l. n. 84 del 1994 dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente della Regione. L'organo di vertice, scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Ue aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia portuale e dei trasporti, è titolare di poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione e provvede alla gestione delle risorse finanziarie in attuazione del piano operativo triennale di cui all'art. 9, c. 5, lett. b) della l. n. 84. Il Presidente in carica nell'esercizio in esame è stato nominato con d.m. n. 224 del 28 maggio 2021. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 168 dell'11 luglio 2025 è stato nominato il Commissario straordinario per l'esercizio dei poteri e le attribuzioni di cui all'art. 8 della l. n. 84 del 1994 fino al ripristino degli ordinari organi di vertice, considerata la necessità, valorizzata nelle premesse del provvedimento, di assicurare la continuità dell'azione amministrativa anche in relazione alla sussistenza di investimenti infrastrutturali, strategici per il Paese. Con decreto Mit n. 284 del 12 novembre 2025 è stato nominato il nuovo Presidente dell'Autorità di sistema portuale MAS.

I componenti del Comitato di gestione dell'AdSP MAS (di seguito Cdg) 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 del Documento di pianificazione strategica di sistema e con l'approvazione dei Piani regolatori portuali. Al Comitato 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, su proposta del Presidente dell’AdSP, nomina il Segretario generale.

Il Cdg nominato con decreto presidenziale n. 662 del 31 agosto 2021 è stato parzialmente modificato nella sua composizione con i decreti di nomina del nuovo Direttore marittimo del Veneto, Capitaneria del Porto di Venezia (Comandante del Porto); del nuovo comandante del porto di Chioggia, Capitaneria Porto di Chioggia e del nuovo rappresentante della città metropolitana di Venezia, rispettivamente con decreti del 12 luglio 2023 (n. 949), 19 settembre 2023 (n. 975) e 4 aprile 2024 (n. 1084). Da ultimo, con decreto n. 1477 del 19 novembre 2025, il Presidente dell’Autorità di sistema portuale ha nominato i componenti del Comitato di gestione.

Il Collegio dei revisori dei conti in carica per l’esercizio in esame è stato nominato con decreto Mims n. 427 del 28 ottobre 2021 per un quadriennio a decorrere dal 15 novembre 2021. Il collegio è composto da tre membri effettivi e due supplenti, dei quali il Presidente e un componente supplente designati quali rappresentanti del Mef e due membri effettivi ed uno supplente designati dal Mit, tutti in possesso dei requisiti prescritti come evidenziato nel decreto di nomina citato.

## **2.1 Spesa per gli organi di amministrazione e di controllo**

Ai sensi dell’art. 8, c. 2, della l. n. 84 al Presidente dell’Autorità si applica la disciplina in materia di 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 e quella riferita ai limiti retributivi di cui all’art. 23-ter del d.l. n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 214 del 2011<sup>5</sup>.

Il regolamento di cui al d.p.c.m. 23 agosto 2022 n. 143, che trova applicazione dai rinnovi delle cariche successivi alla relativa entrata in vigore, reca la disciplina organica in materia di

---

<sup>5</sup> Con la sentenza n. 135 del 28 luglio 2025 la Corte costituzionale ha dichiarato la illegittimità costituzionale dell’art. 13, c. 1, del d.l. 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, nella l. 23 giugno 2014, n. 89, a decorrere dal giorno successivo alla pubblicazione della sentenza nella G.U. nella parte in cui indica il limite massimo retributivo nell’importo di euro 240.000 al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali e degli oneri fiscali a carico del dipendente, anziché nel trattamento economico onnicomprensivo del primo presidente della Corte di cassazione, che rappresenta il parametro per l’individuazione del tetto retributivo da parte di un d.p.c.m. previo parere delle competenti commissioni parlamentari. La Corte ha ritenuto che al fine di garantire l’operatività del limite massimo retributivo senza soluzione di continuità, mediante la scelta normativa più adeguata rinvenibile nell’ordinamento, dal giorno successivo alla pubblicazione della sentenza non si potrà che far riferimento, allo stato, all’ultimo decreto approvato in attuazione dell’art. 23-ter del d.l. n. 201 del 2011, come convertito, ovverosia al d.p.c.m. 23 marzo 2012, come integrato dalla circolare del Dipartimento della funzione pubblica n. 3 del 2014, la quale ha specificato che, per l’anno 2014, il trattamento economico del primo presidente della Corte di cassazione era pari a euro 311.658,53.

procedure e criteri da applicare nella determinazione dei compensi, dei gettoni di presenza e di ogni ulteriore emolumento, spettanti ai componenti degli organi di amministrazione e controllo, ordinari o straordinari degli enti pubblici secondo un criterio di gradualità che tiene conto delle dimensioni economico-patrimoniali degli enti, della relativa complessità gestionale, del ruolo e del numero degli organi.

Come riferito in sede istruttoria, nell'esercizio considerato gli emolumenti del Presidente, a carico del bilancio dell'Autorità di sistema portuale sono stati determinati con delibera del Cdg n. 4 del 25 settembre 2017 tenendo conto del decreto del Mit n. 456 del 16 dicembre 2016 adottato ai sensi dell'art. 7 della l. n. 84 citata, nella misura di 230 mila euro, al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico del percepiente e sono costituiti da una parte fissa di euro 170.000 e da una variabile di euro 60.000, legata ad obiettivi determinati annualmente con direttiva del Ministro delle infrastrutture, che indica anche le modalità di rilevazione e di monitoraggio dei risultati. Come evidenziato nella rappresentazione di cui alla seguente tabella prodotta dall'Ente in sede istruttoria, nell'esercizio considerato l'importo impegnato a titolo di compensi per il Presidente è rimasto invariato rispetto all'anno precedente ed ammonta ad euro 230 mila, mentre si presenta in aumento la somma impegnata a titolo di rimborsi spese che, nel 2023, risulta di euro 29.988 (euro 23.148 nel 2022).

Quanto al Comitato di gestione, con delibera del Cdg n. 5 del 25 settembre 2017, considerato il decreto Mit n. 456, l'importo pro capite del gettone di presenza, per ogni seduta giornaliera, è stato determinato nella misura di euro 30 al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico del percepiente. Come riepilogato nel prospetto che segue nell'esercizio considerato è stata impegnata la somma di euro 486 per gettoni di presenza e oneri accessori (1.457 nel 2022), mentre non risultano impegnate somme a titolo di rimborsi spese (euro 1.144 nel 2022). L'Ente ha riferito che non sono state erogate somme a titolo di indennità di trasferta per il Comitato di gestione e per il Presidente.

Con riguardo ai membri del Collegio dei revisori, l'AdSP ha comunicato che nel 2023 è stato riconosciuto il compenso nelle percentuali indicate nel decreto Mit n. 412 del 18 maggio 2009<sup>6</sup>,

---

<sup>6</sup> Il decreto stabilisce che ai componenti del collegio dei revisori dei conti delle autorità portuali è corrisposta un'indennità il cui importo è determinato sulla base del compenso spettante al presidente ai sensi dell'art. 1 del d.m. 31 marzo 2003 secondo le seguenti percentuali: 8 per cento al presidente del collegio dei revisori; sei per cento ai componenti effettivi, un per cento ai

il rimborso delle spese di trasferta sostenute e documentate e, per i componenti con residenza anagrafica in un Comune diverso da quello nel quale l'Ente ha la sede principale o nel quale vengono svolte le riunioni, l'indennità aggiuntiva di missione prevista dal Ccnl applicato al personale dirigente dell'Ente. In sede di approfondimento istruttorio volto ad acquisire informazioni sull'eventuale persistente erogazione, ai componenti supplenti, di emolumenti non legati ad attività effettivamente svolte in seno al Collegio l'Ente ha riferito che è stato riconosciuto il compenso nella misura dell'1 per cento dell'intero ammontare del compenso spettante ai presidenti delle AdSP, richiamando il decreto Mit n. 412 e le circolari del Mit n. 32078 del 30 novembre 2017 e n. 26965 del 19 ottobre 2018.

Questa Corte richiama i principi di razionalizzazione dei costi di funzionamento gravanti sul bilancio dell'Autorità che partecipa al conto consolidato delle p.a., anche ai fini della determinazione dei trattamenti retributivi e di contenimento ed efficientamento della spesa, rinviando alle osservazioni già formulate nel precedente referto con riguardo alla corresponsione dell'indennità di trasferta al Collegio dei revisori dei conti soppressa dall'art. 1, c. 214 della l. 23 dicembre 2005, n. 266 e all'indennità per i supplenti a prescindere dalla partecipazione ai lavori.

Il prospetto che segue espone la spesa impegnata nel 2023 per gli organi a titolo di compensi e rimborsi spese, posta a raffronto con i dati riferiti al precedente esercizio.

**Tabella 1 - Emolumenti e rimborsi spese organi amministrazione e controllo**

DESCRIZIONE	2022	2023	Var. ass.	Var. %	Incid.
Compensi Presidente	230.000	230.000	0	0	65,97
Rimborsi spese Presidente	23.148	29.988	6.840	29,55	8,60
Contributi Inail (Presidente)	83	81	-2	-2,41	0,02
Contributi Inps (Presidente)	24.449	26.512	2.063	8,44	7,60
Gettone di presenza e oneri accessori Comitato di gestione	1.457	486	-971	-66,64	0,14
Rimborsi spese Comitato di gestione	1.144	0	-1.144	-100	0
Compensi e oneri accessori Collegio dei revisori	57.167	56.814	-353	-0,62	16,30
Rimborsi spese Collegio revisori conti	5.086	4.773	-313	-6,15	1,37
<b>TOTALE</b>	<b>342.534</b>	<b>348.654</b>	<b>6.120</b>	<b>1,79</b>	<b>100</b>

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

---

componenti supplenti e che ai componenti del collegio che si recano fuori dalla sede di residenza per l'espletamento dell'incarico spetta il trattamento di missione. Come evidenziato con nota Mit 26965 del 19 ottobre 2018 prodotta in sede di riscontro istruttorio, nelle more del perfezionamento del decreto interministeriale di cui all'art. 13, c. 2 del d.lgs. n. 169 del 2016 il compenso da corrispondere ai componenti del collegio dei revisori viene pertanto determinato secondo le richiamate percentuali da applicare al compenso spettante ai presidenti come individuato nel d.m. n. 456 del 2016.

L'andamento in crescita rappresentato nella tabella (+ 1,79 per cento) si presenta riconducibile principalmente ai maggiori rimborси spese per il Presidente.

### **Organismo di partenariato della risorsa mare**

L'Organismo di partenariato della risorsa mare (di seguito Oprm), istituito presso ciascuna Autorità di sistema portuale ai sensi dell'art. 11 *bis* della legge n. 84 del 1994, è composto, oltre che dal Presidente dell'AdSP che lo presiede, dal comandante dei porti facenti parte del sistema portuale dell'Autorità e dai rappresentanti ivi specificati. I componenti operano a titolo gratuito. Eventuali rimborси spese per la partecipazione alle relative attività sono a carico delle amministrazioni, enti e associazioni che designano i rispettivi rappresentanti. L'Organismo svolge funzioni di confronto partenariale e si esprime in ordine all'adozione degli atti di programmazione, alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'Autorità suscettibili di incidere sulla funzionalità ed 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.

L'Oprm è stato costituito in seno all'Autorità con decreto n. 665 del 7 settembre 2021, senza oneri per l'Ente in quanto, per l'espletamento delle relative funzioni, si avvale delle strutture del Segretariato generale. Tra i numerosi decreti di integrazione e modifica dell'organismo si richiamano i decreti n. 925 del 16 maggio 2023 e n. 948 del 12 luglio 2023 riferiti all'esercizio in considerazione.

### **3. ARTICOLAZIONE ORGANIZZATIVA E GESTIONE DEL PERSONALE**

#### **3.1 Assetto organizzativo**

La struttura organizzativa dell’Ente è descritta nell’apposita sezione del Piano integrato di attività e organizzazione (Piao) che espone organigramma, livelli di responsabilità organizzativa, numero di dipendenti in servizio, interventi e azioni programmate.

Con delibera del CdG n. 5 del 27 aprile 2023 l’Ente ha adottato il Piano riferito all’anno 2023 e, con delibere n. 7 del 24 aprile 2024 e n. 7 del 24 aprile 2025, gli aggiornamenti annuali relativi al 2024 e 2025. L’assetto funzionale prevede la struttura di *staff* del Presidente e del Segretario generale e sei articolazioni di *line*, come di seguito sinteticamente descritto.

Tra gli ambiti di competenza della struttura di *staff* del Presidente e del Segretario generale, composta da quattro aree a supporto degli organi di direzione dell’Autorità, rientrano gli affari legali, i rapporti istituzionali, le relazioni con i media e la gestione delle risorse umane.

La Direzione coordinamento operativo portuale, costituita da due aree, preposta al coordinamento con enti, istituzioni e operatori portuali, individua modalità operative per aumentare la competitività del porto, vigila sul rispetto delle disposizioni in materia di operazioni portuali e sicurezza del lavoro e istruisce le istanze per le autorizzazioni di impresa portuale, per la fornitura dei servizi portuali e per l’esercizio delle attività correlate.

La Direzione programmazione e finanza, composta da tre aree, è preposta alle attività amministrativo-contabili e in materia fiscale, alla redazione del bilancio preventivo e consuntivo, alle gare per l’affidamento di lavori, servizi e forniture facendo ricorso anche a Mepa e Consip. La struttura cura inoltre gli adempimenti in materia di anticorruzione e trasparenza, monitora le società partecipate e controlla e rendiconta i finanziamenti provenienti da enti esterni.

La Direzione pianificazione strategica e sviluppo, formata da cinque aree, delinea, in coordinamento con le direzioni dell’Ente, i piani di sviluppo strategico del Porto di Venezia. Studia l’ottimizzazione dei flussi e delle modalità di trasporto che interessano l’infrastruttura portuale e cura la ricerca di finanziamenti (europei, nazionali e regionali) per la realizzazione di progetti di interesse portuale. È preposta allo svolgimento degli adempimenti istruttori relativi al rilascio delle autorizzazioni delle opere nei porti, allo sviluppo dei traffici e alla

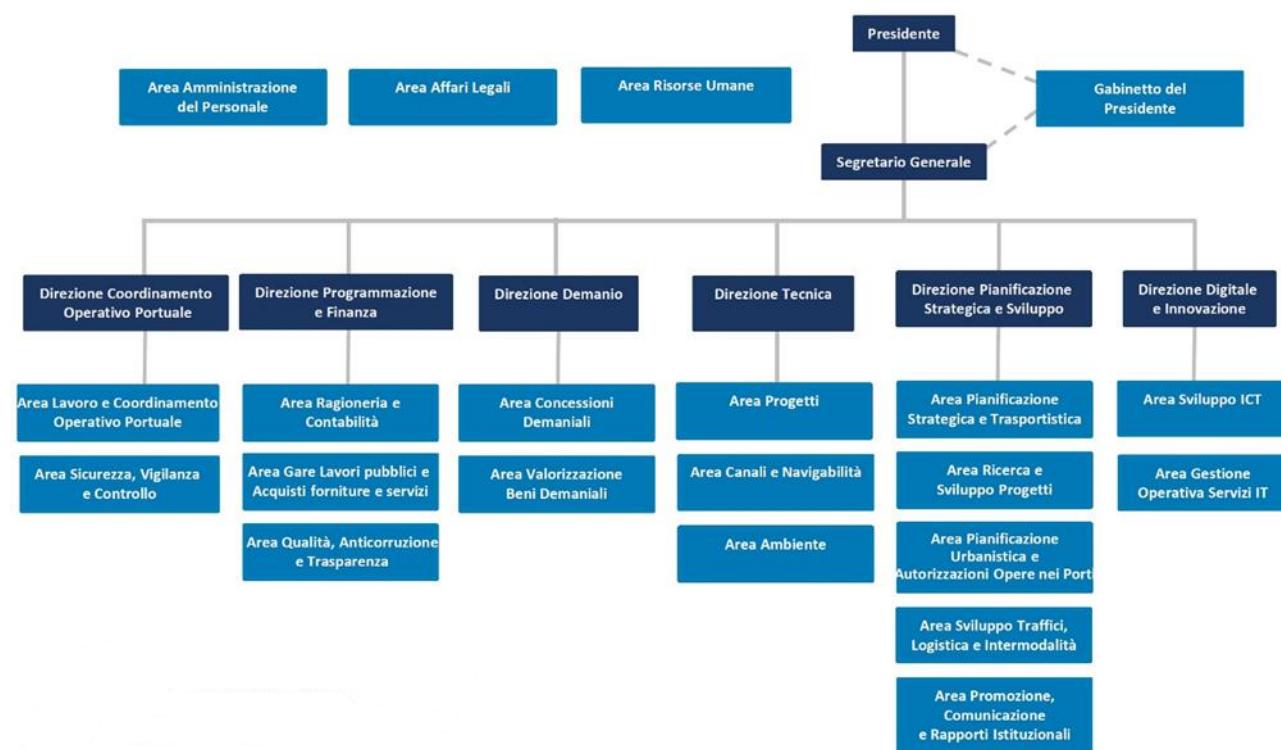
logistica e intermodalità.

La Direzione digitale e innovazione, costituita da due aree, si occupa delle attività relative alla gestione e sviluppo Ict, delle risorse It, della manutenzione e aggiornamento delle componenti hardware e software e della gestione operativa e sistematica delle infrastrutture, degli applicativi e piattaforme It interne.

La Direzione demanio, formata da due aree, cura le istruttorie per il rilascio in concessione dei beni demaniali e le procedure tecniche e amministrative per la verifica e valutazione dei progetti relativi a opere, impianti e manufatti da realizzare nei beni demaniali dati in concessione.

La Direzione tecnica, articolata in tre aree, si occupa della realizzazione di opere infrastrutturali portuali, della manutenzione ordinaria e straordinaria di strade, reti ferroviarie, banchine, canali di navigazione portuale e della gestione delle questioni di impatto ambientale inerenti alle attività portuali.

**Figura 1 – Assetto organizzativo**



Fonte: sito istituzionale AdSP

## **Sportello unico amministrativo**

Lo Sportello unico amministrativo (di seguito Sua) assume particolare rilievo nell’ambito delle azioni rientranti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e costituisce uno strumento per semplificare i procedimenti amministrativi, portuali, demaniali, anche nell’ottica dell’interoperabilità con i sistemi applicativi degli altri enti pubblici coinvolti nei processi decisionali secondo le previsioni di cui al codice dell’amministrazione digitale ed alle linee guida dell’Agenzia per l’Italia digitale.

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 del Sua tenendo conto delle linee guida approvate dal Ministero vigilante.

In sede di approfondimento istruttorio volto ad acquisire aggiornate informazioni sullo stato di avanzamento delle attività riguardanti la digitalizzazione delle procedure amministrative e sul relativo completamento, anche in termini di coordinamento informatico dello strumento con lo Sportello unico doganale e dei controlli (SuDoCo), l’Ente ha riferito che non sono stati attivati collegamenti tra Sua e SuDoCo, ma che si prevede di realizzarli nell’ambito del progetto PNRR: Missione 3 Infrastrutture per una mobilità sostenibile - Componente C2 Intermodalità logistica integrata - Investimento 2.1 Digitalizzazione della catena logistica - sub Investimento 2.1.2 rete di porti e interporti. Si prende atto dell’inserimento tra gli obiettivi di *performance* 2025 (delibera n. 11 del 7 luglio 2025 del CdG), quello di completamento e adozione dell’applicativo Sua per la piena digitalizzazione, reingegnerizzazione dei procedimenti e processi amministrativi, efficienza e semplificazione delle procedure anche attraverso la connessione con lo Sportello unico doganale e dei controlli – SuDoCo nell’ambito del progetto PNRR rientrante nella missione sopra indicata.

L’Autorità ha riferito che sono state sviluppate e messe in esercizio sul *cloud* alcune componenti relative, tra l’altro, alle istanze di rilascio di concessioni demaniali ex art. 18 e autorizzazioni ex art. 5, c. 5, *bis* della l. 84 del 1994.

### **3.2 Trasparenza e valutazione della *performance***

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) relative agli enti pubblici non economici e pubblica regolarmente,

nell'apposita sezione del sito istituzionale copia dei referti al Parlamento della Corte dei conti, ai sensi dell'art. 31 del d.lgs. n. 33 del 2013.

Il sistema di valutazione del personale di cui al decreto del Presidente dell'AdSP n. 838 dell'11 novembre 2022, è stato aggiornato con decreto n. 962 del 1° agosto 2023. Ha fatto seguito, con decreto n. 1023 del 13 dicembre 2023, vista la delibera del CdG n. 15 del 30 novembre 2023, con cui è stato approvato lo schema di accordo contrattuale di 2° livello, l'aggiornamento del sistema di misurazione e valutazione, previo parere positivo dell'Oiv.

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 1024 del 20 dicembre 2023, considerati gli obiettivi istituzionali dell'Ente di cui alla direttiva ministeriale n. 105 del 18 aprile 2023 e la metodologia di cui al decreto n. 1023 del 2023 è stato aggiornato il Piano delle *performance* 2023 (allegato n. 6 del Piao 2022-2024 – anno 2023).

La richiamata metodologia definisce le tempistiche del processo scandito dalle seguenti fasi: "assegnazione obiettivi" (entro febbraio); "monitoraggio intermedio" (entro giugno) e "raggiungimento degli obiettivi con documentazione comprovante" (entro dicembre). All'inizio dell'anno successivo (entro il mese di gennaio) "proposta valutazione annuale" alla quale fanno seguito, entro febbraio, la "valutazione finale e comunicazione al personale" e, entro giugno, il "pagamento premialità".

Si prevede che nessun premio possa essere liquidato al personale prima della validazione della relazione sulla *performance* e che una volta validata la relazione (non oltre il 30 giugno) venga erogata la premialità riferita all'anno precedente. La relazione sulla *performance* 2023 è stata approvata con decreto del Presidente n. 1076 del 18 marzo 2024 e validata dall'Organismo indipendente di valutazione in pari data.

L'Accordo di II livello per i dipendenti con qualifica non dirigenziale, recepito, come detto, con delibera del CdG n. 15 del 30 novembre 2023 e con validità dal 1° gennaio 2023 - 31 dicembre 2025, prevede all'art. 14 che il "premio raggiungimento obiettivo" venga erogato sulla base dei fattori di valutazione definiti nella metodologia di cui sopra e che venga erogato nel mese di marzo successivo all'anno di riferimento della valutazione.

Ciò premesso va rilevato che il richiamato accordo prevede, dal mese successivo alla data della delibera di relativa adozione (come detto del 30 novembre 2023) fino a febbraio 2024, che al personale dipendente venga "riconosciuta mensilmente una quota di acconto del premio di *performance* il cui importo è indicato nella tabella successiva" riferita a livelli e fasce di

inquadramento professionale. Al momento del pagamento del premio, sulla base della fascia di punteggio raggiunto dal dipendente secondo il modello di valutazione, viene pagato il saldo dedotto tra l'altro le quote mensili di cui sopra erogate fino a febbraio 2024 e le quote mensili (saldo a rate) sulla base della valutazione conseguita dal dipendente che saranno erogate da aprile 2024 a marzo 2025 in quattordici mensilità sulla base dell'inquadramento professionale alla data del 31 dicembre 2023. L'istituto viene applicato ai soli dipendenti che hanno maturato i requisiti per il pagamento del premio relativo alla *performance* 2023<sup>7</sup>.

In considerazione della *ratio* di ottimizzazione della produttività sottesa al sistema di misurazione della *performance* delineato dal d.lgs. n. 150 del 2009, che vieta la distribuzione di premi in assenza delle verifiche prescritte dall'art. 14, c. 6 (in forza del quale la validazione della Relazione sulla *performance* è condizione inderogabile per l'accesso agli strumenti per premiare il merito), si richiamano le osservazioni svolte da questa Corte nel precedente referto nel quale si è rimarcato come non appaia corretta l'erogazione dei premi in anticipazione rispetto alla necessaria verifica in ordine al raggiungimento degli obiettivi.

Con decreto del Presidente n. 1108 del 29 maggio 2024 è stato nominato il nuovo Organismo indipendente di valutazione in forma monocratica per il triennio 2024-2026, all'esito di avviso pubblico per l'acquisizione delle manifestazioni di interesse. Il precedente organismo era stato nominato, sempre in forma monocratica, con decreto n. 651 del 28 luglio 2021.

L'Ente ha pubblicato il Piano integrato di attività e organizzazione (Piao) 2022-2024, annualità 2023 di cui alla delibera del Cdg n. 5 del 27 aprile 2023, previsto dall'art. 6 del d.l. 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113. Da ultimo, con delibera n. 7 del 24 aprile 2024 e n. 7 del 24 aprile 2025 l'AdSP MAS ha adottato rispettivamente il Piao 2022-2024, anno 2024 e il Piao 2025-2027, anno 2025. Con deliberazione del Cdg n. 11 del 7 luglio 2025 sono stati aggiornati gli obiettivi di *performance* 2025.

---

<sup>7</sup> Relativamente alla *performance* dal 2024 in poi si prevede che nel cedolino del mese di marzo dell'anno successivo venga pagato l'importo del premio dedotta la quota spettante mensile (saldo a rate) che verrà riconosciuta per quattordici mensilità dal mese di aprile dell'anno successivo a quello a cui si riferisce la valutazione al mese di marzo dei due anni successivi a quello di valutazione (per la valutazione dell'anno 2024, il periodo di riferimento sarà aprile 2025-marzo 2026 mentre per la valutazione dell'anno 2025 il periodo di riferimento sarà aprile 2026 - marzo 2027). Si prevede ancora che, nel mese successivo alla verifica intermedia degli obiettivi, verrà riconosciuto al personale dipendente il valore indicato nell'ambito di apposita tabella e che tale importo sarà poi dedotto dall'importo premiale spettante collegato alla valutazione finale erogato nel mese di marzo 2025.

### 3.3 Personale

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali l'AdSP si avvale del personale in forza presso la segreteria tecnico-operativa, al cui vertice è posto il Segretario generale nominato dal Cdg, su proposta del Presidente tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore e nelle materie amministrativo-contabili ai sensi dell'art. 10 della legge n. 84. Con delibera n. 6 del 10 settembre 2021 il Cdg ha nominato il Segretario generale, assunto con contratto di durata quadriennale.

Con decreto del Presidente del 5 dicembre 2025, n. 1492 il Presidente ha stabilito che nelle more della nomina del nuovo Segretario generale la gestione amministrativa della Segreteria generale è attribuita al direttore gestione e sviluppo risorse umane.

Come previsto nel regolamento n. 1005 del 2023 citato l'Autorità formula, di regola con cadenza triennale in coerenza con il Pot ed i relativi aggiornamenti, il fabbisogno di personale contenente l'indicazione delle posizioni da ricoprire mediante l'approvazione della Pianta organica della Segreteria tecnico-operativa.

Come rappresentato nella tabella che segue la dotazione organica (delibera n. 9 del 27 giugno 2022 approvata dal Mims il 5 luglio 2022) prevede complessivamente n. 105 unità e comprende il Segretario generale, 6 dirigenti, 31 quadri e 67 impiegati. Al 31 dicembre 2023 risultano in servizio 93 unità (Segretario generale, 4 dirigenti, 24 quadri e 64 impiegati).

**Tabella 2 - Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP nel biennio**

	Pianta organica (delibera n. 9 del 2022)	In servizio al 31.12.2022	In servizio al 31.12.2023
Segretario generale	1	1	1
Dirigenti	6	4	4
Quadri	31	24	24
Impiegati	67	64	64
<b>Totale</b>	<b>105</b>	<b>93</b>	<b>93</b>

Fonte: dati AdSP

L'Ente ha riferito che il Cdg, con delibera n. 10 del 24 aprile 2024, ha apportato modifiche alla pianta organica della Segreteria tecnico-operativa (approvata dal Mit con nota del 30 aprile 2024) che contempla oltre al Segretario generale, 6 dirigenti, 32 quadri e 66 impiegati. Il rapporto di lavoro, l'inquadramento professionale e il trattamento economico del personale dell'Ente sono disciplinati, per i dirigenti, dal Ccnl dei dirigenti delle Autorità di sistema

portuale, che recepisce il Ccnl dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, mentre per quadri e impiegati, dal Ccnl dei lavoratori dei porti, integrato dalla contrattazione collettiva di secondo livello. Nell'esercizio in esame il rapporto di lavoro dei dirigenti è regolato dall'accordo<sup>8</sup> sottoscritto il 29 luglio 2021, con scadenza 31 dicembre 2023, tra Assoporti e organizzazione sindacale di categoria, recepito dal Cdg con delibera n. 8 del 24 settembre 2021. Per quanto riguarda i dipendenti delle AdSP con qualifica di quadro, impiegato e operaio, con delibera n. 5 del 20 maggio 2021 il Cdg ha recepito l'accordo sottoscritto il 30 aprile 2021 tra Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Fise-Uniport e organizzazioni sindacali di categoria concernente il rinnovo del Ccnl dei lavoratori dei porti, di durata triennale dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2023. Con la delibera n. 15 del 30 novembre 2023, il Cdg ha recepito, ai sensi dell'art. 9, c. 5, lett. l) della l. n. 84, lo schema di accordo di II livello per i dipendenti con qualifica non dirigenziale con validità dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2025.

In sede istruttoria l'Ente ha fornito i seguenti aggiornamenti riferiti al periodo successivo all'esercizio in esame. Con delibera n. 14 del 30 luglio 2024 il Cdg ha recepito lo schema di accordo di II livello per i dipendenti con qualifica dirigenziale, con validità 1° gennaio 2024 fino al rinnovo del Ccnl dei dirigenti Confindustria - Federmanager. Con riguardo ai dipendenti delle AdSP con qualifica di quadro, impiegato e operaio, con delibera n. 20 del 18 novembre 2024 il Cdg ha recepito l'ipotesi di accordo concernente il rinnovo del Ccnl dei lavoratori dei porti 2024-2026. L'accordo è stato sottoscritto tra Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Fise-Uniport e le organizzazioni sindacali l'8 ottobre 2024.

In tema di reclutamento del personale, l'art. 6, c. 5, della l. n. 84 del 1994 dispone che le AdSP adottano criteri e modalità di assunzione nel rispetto dei principi recati dall'art. 35, c. 3, del d.lgs. n. 165. L'Ente ha riferito che le procedure selettive di assunzione di personale con qualifica dirigenziale e non dirigenziale sono disciplinate dal regolamento di cui al decreto n. 1005 del 1° dicembre 2023, approvato dal Mit il 18 dicembre 2023. Per quanto attiene al passaggio alla qualifica superiore non dirigenziale, con decreto n. 1059 del 26 febbraio 2024, il Presidente dell'AdSP ha adottato un nuovo regolamento per le progressioni di carriera del personale dipendente, inquadrato al livello immediatamente inferiore a quello oggetto della specifica procedura, per il passaggio fino a Quadro A del Ccnl dei lavoratori dei Porti ai sensi dell'art. 2 del regolamento (approvato dal Mit con nota del 6 febbraio 2024), aggiornato a

---

<sup>8</sup>Che recepisce il Ccnl per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi firmato il 30 luglio 2019.

seguito della sentenza della Corte costituzionale del 30 giugno 2023, n. 133. Con riferimento all'esercizio in esame l'Autorità ha comunicato la trasformazione di un rapporto di lavoro da tempo determinato a tempo indeterminato nel quadro della Convenzione di programma sottoscritta tra AdSP MAS e Veneto lavoro ex art. 11, c. 1, legge n. 68 del 12 marzo 1999 n. 68, recante norme per il diritto al lavoro dei disabili. L'Ente ha inoltre comunicato di aver provveduto all'assunzione nel corso del 2024 di un dirigente preposto alla direzione digitale e innovazione e di due impiegati di primo livello assegnati all'Area progetti della direzione tecnica, all'esito delle procedure avviate con la pubblicazione, nell'esercizio in esame, dei rispettivi avvisi di selezione.

L'AdSP pubblica le informazioni concernenti gli incarichi autorizzati e i compensi percepiti dai propri dipendenti ai sensi dell'art. 53 del d.lgs. n. 165 del 2001 e dell'art. 18 del d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

### **3.4 Spesa per il personale**

La spesa per il personale presenta nell'esercizio considerato un andamento in riduzione (di euro 26.784) in parte riconducibile alla dinamica degli emolumenti variabili al personale, che ammontano complessivamente ad euro 286.283 e si riferiscono a compensi per lavoro straordinario (per euro 64.283) e incentivi per la progettazione ex art. 93 d.lgs. n. 163 del 2006 e art. 113 d.lgs. n. 50 del 2016 (per euro 222.000).

**Tabella 3 – Spesa impegnata per il personale AdSP - 2022-2023**

Tipologia emolumento	2022	2023	Var. ass.
Emolumenti fissi	3.563.428	3.627.810	64.382
Emolumenti variabili	451.392	286.283	-165.109
Oneri da contrattazione decentrata	1.425.736	1.595.880	170.144
Oneri da rinnovi contrattuali	20.528	24.466	3.938
Emolumenti Segretario generale	213.927	210.000	-3.927
Indennità e rimborso spese missioni in Italia	20.282	32.216	11.934
Indennità e rimborso spese missioni estero	20.714	26.659	5.945
Altri oneri per il personale	131.705	221.772	90.067
Emolumenti altri*	42.767	0	-42.767
Spese formazione	64.167	86.329	22.162
Oneri previdenziali, assistenziali e fiscali	1.714.269	1.530.716	-183.553
<b>TOTALE</b>	<b>7.668.915</b>	<b>7.642.131</b>	<b>-26.784</b>

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

Eventuali squadrate dipendono da arrotondamenti.

Fonte: elaborazione Corte conti su dati rendiconto AdSP

Gli oneri derivanti dalla contrattazione decentrata o aziendale, pari ad euro 1.595.880, si presentano in aumento rispetto al 2022 (euro 1.425.736) e accolgono risorse relative alla reperibilità riconosciute ai dipendenti nel corso del 2023 (per euro 11.275); oneri da contrattazione decentrata 2023 erogati nello stesso anno (per euro 378.604,65) e da erogarsi nel 2024 (per euro 1.035.000) e la quota relativa al *welfare* aziendale (per euro 171.000).

La tabella che segue espone i dati di dettaglio riferiti ai premi erogati nel biennio e mostra, in termini assoluti, l'incremento di euro 824.813 riconducibile principalmente all'andamento in crescita degli importi riferiti al personale non dirigente, che passa da euro 143.308 a euro 431.320 (per i quadri) e da euro 233.596 a euro 798.893 (per gli impiegati).

**Tabella 4 – Premi erogati all’esito della valutazione della performance**

Descrizione	2022			2023			Var. ass.
	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	
Segretario generale	1	1	44.460	1	1	42.300	-2.160
Dirigenti	4	4	66.232	4	4	69.896	3.664
Quadri	24	24	143.308	24	24	431.320	288.012
Impiegati	65	63	233.596	65	65	798.893	565.297
<b>Totale</b>	<b>94</b>	<b>92</b>	<b>487.596</b>	<b>94</b>	<b>94</b>	<b>1.342.409</b>	<b>824.813</b>

Fonte: dati AdSP

La tabella seguente contiene i dati forniti dall’Ente, in ordine al personale ed al relativo costo annuo, nell’ambito della relazione annuale per l’anno 2023 di cui alla delibera n. 6 del 24 aprile 2024. Al riguardo, in sede istruttoria l’AdSP ha confermato, in linea di continuità con le risultanze dell’esercizio precedente poste a raffronto, che gli scostamenti dei dati di costo annuo esposti nel prospetto per euro 6.355.194,96, rispetto a quelli di conto economico (euro 8.073.030) e a quelli di spesa complessiva rendicontata (euro 7.642.131), sono da ricondurre principalmente agli elementi considerati nel calcolo, considerato che “il costo annuo del personale per il 2023”, esposto nella tabella, “considera esclusivamente i valori che sono transitati in busta paga per i dipendenti”, mentre il dato riportato nel rendiconto finanziario e nel conto economico considera anche altre voci.

Tenuto conto che, secondo le precisazioni dell’Ente, nella rappresentazione dei dati relativi al “costo annuo” l’Autorità ha tenuto conto della manifestazione finanziaria riferita all’importo transitato in busta paga e dunque erogato ai dipendenti, si richiamano i principi contabili (Oic 12) relativi alla rilevazione dei “costi” per il personale sostenuti nel corso dell’esercizio. L’Ente

ha precisato che la differenza tra il valore del rendiconto finanziario e del conto economico è dovuta principalmente al calcolo del Tfr complessivo.

**Tabella 5 – Costo medio unitario personale**

Posizioni	2022				2023			
	Pianta organica approvata (delibera n. 9 del 2022)	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*	4*	812.449	203.112	6*	4*	783.519	195.880
QUADRI	31	24	2.108.144	87.839	31	24	2.122.537	88.439
IMPIEGATI	67	59,27	3.314.977	55.930	67	64	3.449.138	53.893
<b>Totali</b>	<b>104</b>	<b>87,27</b>	<b>6.235.570</b>	<b>71.451</b>	<b>104</b>	<b>92</b>	<b>6.355.194</b>	<b>69.078</b>

\*Escluso il Segretario generale.

Eventuali squadrate dipendono da arrotondamenti.

Fonte: elaborazione Corte conti su dati AdSP

All'esito di approfondimento istruttorio volto ad acquisire informazioni aggiornate in ordine allo stato del recupero delle somme stipendiali erogate in difformità al d.l. n. 78 del 2010 e dei c.d. assegni *ad personam* di cui si è riferito nella precedente relazione, alla quale si rinvia per i dettagli, l'Ente ha comunicato, quanto alle misure attivate in applicazione dell'art. 9, c. 1 del richiamato d.l. 78, che nel 2023 è stato recuperato l'importo di euro 2.693,44 e che residua, alla data del 31 dicembre 2023, il credito di euro 722 nei confronti dell'Agenzia delle entrate, da recuperare nel corso del 2025. Per quanto riguarda i cd. assegni *ad personam*, nel 2023 è stata recuperata la somma di euro 9.149 e, nel 2024, di euro 7.157, con un credito residuo, al 31 dicembre 2024 nei confronti dell'Agenzia delle entrate di euro 7.506, che sarà recuperato nel corso del 2025.

### 3.5 Collaborazioni esterne

In linea di continuità con quanto osservato nel precedente referto si rileva che, pur non risultando imputazioni di somme sul capitolo di spesa per “consulenze e altre analoghe prestazioni professionali” (U11335) del rendiconto finanziario, l'Ente si è avvalso, anche nell'esercizio considerato, di professionalità esterne.

Il rendiconto finanziario gestionale espone impegni per spese legali e giudiziali per euro 265.878 (euro 212.687 nel 2022). Il Piano finanziario di cui al d.p.r. n. 132 del 2013 mostra impegni per consulenze, in particolare per esperti commissioni, comitati e consigli, per euro

45.000, contabilizzati nel capitolo “altri oneri per il personale” (U11240) del rendiconto finanziario, che registra impegni per complessivi euro 221.772.

Al riguardo, si evidenzia l'esigenza di garantire attraverso l'esposizione dei dati di bilancio la chiara rappresentazione dell'attività gestionale anche con riferimento all'acquisizione di consulenze e analoghe prestazioni professionali, valorizzando la funzione informativa complementare della nota integrativa.

### **3.6 Rispetto della normativa sul contenimento della spesa**

In merito all'osservanza dei limiti di spesa, il Collegio dei revisori, nella relazione al rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2023 di cui all'allegato 2 al verbale n. 21 del 19-22 aprile 2024, ha certificato il rispetto della norma di contenimento della spesa di cui all'art. 1, c. 591, della l. 27 dicembre 2019, n. 160, secondo cui a decorrere dall'anno 2020 non è possibile effettuare spese per l'acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio sostenuto per le medesime finalità negli anni 2016, 2017 e 2018, richiamando la circolare del Mef n. 42 del 7 dicembre 2022, che ha confermato per l'esercizio 2023 l'esclusione, dal limite prescritto dal comma 591, degli oneri per consumi energetici.

Il Collegio ha inoltre attestato l'osservanza del limite di spesa per autovetture, fissato al 30 per cento della spesa 2011, rilevando nell'esercizio considerato la spesa di euro 1.680 a fronte di quella di euro 7.936 riferita al 2011. Sono stati eseguiti versamenti al bilancio dello Stato per complessivi euro 1.199.629. L'Ente ha infatti provveduto nel 2023 al versamento al bilancio dello Stato di quanto dovuto ai sensi dell'art. 1, c. 594, della l. 160 del 2019 (euro 1.196.433,15), pari all'importo di euro 1.087.666,50, dovuto nel 2018, incrementato del 10 per cento. Il Collegio dei revisori dei conti ha inoltre verificato e certificato il versamento, a favore del bilancio dello Stato, delle somme provenienti dalle riduzioni di spesa ex art. 6 c. 21 del d.l. n. 78 del 2010 (euro 3.196).

## **4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE**

Nel quadro della pianificazione rilievo centrale assume il Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss), redatto dalle AdSP in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Ai sensi dell'art. 5 della l. n. 84 del 1994, come modificato dall'art. 4, c. 1-*septies*, lett. a), del d.l. n. 121 del 2021, il Dpss definisce gli obiettivi di sviluppo dell'AdSP e individua gli ambiti portuali ripartiti in aree portuali, retro-portuali e di interazione porto-città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario. Il documento è adottato dal Comitato di gestione ed è sottoposto, mediante conferenza dei servizi indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo. Il documento è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di cui all'articolo 11-*ter* della l. n. 84. All'esito di approfondimento istruttorio volto ad acquisire informazioni aggiornate in ordine all'adozione del Dpss, non risulta che l'iter sia giunto a conclusione.

L'Ente ha comunicato che i lavori per l'adozione del Documento hanno condotto alla sottoscrizione di un accordo propedeutico al Dpss con il Comune di Chioggia il 18 luglio 2022 ed a successive interlocuzioni con il Comune di Venezia per la definizione dei contenuti e delle aree di interazione porto-città. L'AdSP ha fatto presente che "è stato ritenuto indispensabile riattivare il servizio per la redazione di Dpss e dei nuovi piani regolatori portuali, già affidato ad 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'incarico è ripreso formalmente nel 2024 e nello stesso anno è stato redatto il Dpss e inviato a dicembre 2024 in visione al Comitato di Gestione di AdSP MAS. Nel corso del 2025 sarà avviato formalmente l'iter per adozione e approvazione del documento".

Come si evince dalla sezione amministrazione trasparente, con decreto del 12 dicembre 2023, l'Ente ha rilevato la necessità di un supporto tecnico scientifico specializzato al Rup "al fine di ottemperare alla buona riuscita della fase di redazione dal Dpss". Per l'espletamento delle attività si prevede, a carico del bilancio di AdSP MAS, lo stanziamento omnicomprensivo di euro 200.000 sul capitolo n. 211.10 del bilancio di previsione 2023. Nel provvedimento

richiamato si fa riferimento alla valutazione dell'economicità e della congruità della somma di euro 100.000 indicata nell'ambito della proposta tecnico-economica dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" del 24 novembre 2023 ed all'impegno della somma complessiva di euro 200.000, di cui euro 102.000 per l'affidamento diretto e per il relativo incentivo alla funzione tecnica ex art. 45 del d.lgs. n. 36 (2 per cento dell'importo del servizio posto a base della procedura di affidamento, pari a euro 2.000). Si dispone al contempo che "il rimanente importo, pari a euro 98.000 verrà affidato con apposite decretazioni di spesa successive alla presente". Il dettaglio investimenti del rendiconto finanziario dell'esercizio in esame espone l'importo di euro 200.000 riferito all'affidamento del supporto tecnico scientifico al Responsabile unico del progetto per il Documento di programmazione strategica di sistema. Al riguardo questa Corte, nel rilevare l'impegno di euro 200.000 in relazione all'affidamento diretto del servizio ex art. 50 del codice dei contratti per euro 100.000 richiama l'attenzione dell'Ente in ordine alla necessità di conformare la gestione, nel quadro delle norme codistiche che presiedono alla contrattualistica pubblica, alla puntuale osservanza dei principi giuscontabili tenendo conto che l'assunzione dell'atto di impegno implica l'esistenza di una obbligazione giuridicamente perfezionata, con correlata determinazione della somma da pagare (nel caso di specie euro 102.000), del soggetto creditore (Università) e della specifica corrispondente ragione del credito (affidamento diretto ex art. 50 d.lgs. n. 36 del 2023 e incentivo alla funzione tecnica ex art. 45 del d.lgs. n. 36).

All'esito di approfondimento istruttorio volto ad acquisire informazioni aggiornate in ordine all'adozione del Dpss, l'Ente ha riferito: - che il 5 dicembre 2024 la Rti affidataria<sup>9</sup> ha consegnato il Dpss per l'adozione da parte del CdG; - che nel corso della seduta del Comitato del 4 febbraio 2025 è emersa la necessità di avviare un ulteriore confronto preliminare all'adozione del documento con l'Autorità per la Laguna di recente istituzione; - che in ragione dell'approssimarsi della scadenza del mandato presidenziale (maggio 2025) è stato ritenuto non opportuno sottoporre il documento all'adozione del CdG, in attesa della nomina della nuova governance dell'Ente; - che in data 11 luglio 2025 è stato nominato con decreto Mit n. 168 il Commissario straordinario dell'Autorità e che il documento "sarà valutato,

---

<sup>9</sup> L'Ente ha precisato che il servizio per la redazione del nuovo Prp di Venezia è stato affidato con appalto del 5 luglio 2016 ad una Rti ma che "il procedimento ha subito molteplici sospensioni (2017 e 2019) e riprese (2019 e 2024) a causa di modifiche normative alla L 84/94, riguardanti anche l'inclusione del porto di Chioggia, e a cambi di strategia dettati dal susseguirsi dei vertici. Il contratto è stato riavviato nei primi mesi del 2024".

eventualmente aggiornato e proposto per l'adozione una volta insediati i nuovi organi."

Considerato quanto da ultimo comunicato dall'Ente e in linea di continuità con i precedenti referti questa Sezione sottolinea l'esigenza di giungere alla pronta definizione dell'*iter* procedurale di adozione del documento stante la natura strategica che riveste per gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale, sostenuti anche da cospicui fondi del PNRR.

Il quadro degli strumenti di programmazione disciplinati dalla normativa di settore all'art. 9, c. 5, lett. b) della l. n. 84 del 1994, consta, oltreché del documento di pianificazione strategica di sistema, del piano regolatore portuale (Prp), con i relativi adeguamenti tecnico-funzionali di cui all'articolo 5, c. 5 e del piano operativo triennale (Pot), soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche.

Va inoltre richiamato il Programma triennale dei lavori pubblici ai sensi dell'art. 21, d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 ss.mm.ii. (ora art. 37 del d.lgs. n. 36 del 2023).

#### **4.1 Piano regolatore portuale**

L'ambito e l'assetto delle aree portuali e retroportuali, individuati e delimitati nel Dpss, sono specificati nel piano regolatore portuale (Prp), piano territoriale di rilevanza statale e strumento di pianificazione e di governo del territorio nel perimetro di competenza, che individua anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. Con l'approvazione del Prp ad opera del Comitato di gestione l'AdSP provvede alla pianificazione delle aree portuali e retroportuali, mentre rientra nella competenza del comune e della regione, previa acquisizione del parere dell'AdSP, la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città. Il Prp è redatto in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del Dpss, nonché in conformità alle linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Mims.

Come evidenziato nei precedenti referti, l'Autorità dispone di atti di pianificazione preesistenti alla riforma e cioè il Piano regolatore dei porti di Venezia (risalente al 1965) e quello di Chioggia (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 urbano.

Il Pot 2022 - 2024, come aggiornato a seguito della prima revisione annuale contempla, all'obiettivo strategico 2.1.1, la redazione del nuovo Piano regolatore portuale per i porti di Venezia e Chioggia. Nel quadro dell'obiettivo strategico di rigenerazione del sistema portuale

(n. 2) si inserisce l'azione n. 2.1, riferita al nuovo assetto pianificatorio dell'ambito portuale e l'intervento n. 2.1.1. inerente al nuovo piano regolatore di sistema portuale.

## 4.2 Piano operativo triennale

Le strategie di sviluppo dell'AdSP e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati dal Mit, sono individuati, in coerenza con il Prp, nell'ambito del Piano operativo triennale (Pot). Con delibera del Cdg n. 16 del 9 dicembre 2021 è stato adottato il Pot 2022 – 2024, il cui primo aggiornamento annuale è stato approvato con delibera del Cdg n. 14 del 30 dicembre 2022 e il secondo con delibera n. 3 del 10 gennaio 2024.

In linea di continuità con il precedente referto, al quale si rinvia per approfondimenti, si richiamano i principali interventi previsti dal Piano rinviando, quanto agli interventi finanziati a valere di risorse PNRR e PNC, al paragrafo dedicato agli aggiornamenti acquisiti all'esito dell'ultimo monitoraggio di questa Corte.

Tra le misure finalizzate al miglioramento dell'accessibilità nautica per il traffico passeggeri e merci rientra la manutenzione del Canale Malamocco Marghera (F71B21004080005). L'intervento, che ammonta complessivamente a 125,7 mln, prevede, per il primo stralcio, un importo lavori pari a 81,7 mln, di cui 55 mln a carico del Fondo per le infrastrutture portuali istituito dall'art. 4, c. 6, del d.l. n. 40 del 2010 e la restante quota, pari a circa 26,7 mln, a carico delle strutture commissariali (Commissario straordinario crociere). La conclusione dei lavori è prevista per la stagione crocieristica 2026.

Tra le opere di manutenzione e ripristino per la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera, tratto curva San Leonardo e Fusina (M3 C2 - PNC), rientrano gli interventi di protezione dall'erosione marina delle Casse di colmata A, B, D-E, lato laguna viva" (F72E18000190005). Nell'esercizio in considerazione, in data 17 luglio 2023, è intervenuta l'aggiudicazione definitiva al Raggruppamento temporaneo di imprese e il 21 settembre 2023 la consegna dei lavori, formalmente avviati il 7 novembre 2023. A fine 2023 risulta interamente corrisposta l'anticipazione contrattuale e parzialmente eseguiti i lavori relativi alla cassa di colmata D-E. In ordine allo stato di avanzamento dell'intervento si rinvia al paragrafo dedicato ai progetti finanziati dal PNC.

Per quanto riguarda il Nuovo *Terminal container* in area Montesyndial (Cup F71H11000090001) nell'esercizio in esame è stato approvato dal Commissario straordinario il progetto preliminare

dell'opera, con decreto n. 007 del 17 luglio 2023. Con nota del 2 agosto 2023 è stata inviata la verifica di ottemperanza sul Pfte (conclusasi positivamente con parere CTVA n. 891 del 4 dicembre 2023). Come evidenziato nella Relazione per il 2023, nel corso dell'anno si è conclusa la progettazione esecutiva dell'intervento, validata dal Rup il 20 novembre 2023. Il Commissario straordinario ha approvato il progetto esecutivo primo stralcio con decreto n. 9 del 20 novembre 2023. Con decretazione n. 643, autorizzata il 22 novembre 2023, è stata approvata la spesa complessiva di euro 189.220.596,51 per l'esecuzione dei lavori. È stato inoltre approvato il quadro economico del progetto esecutivo primo stralcio e autorizzato l'affidamento dei lavori tramite procedura aperta con criterio dell'offerta economicamente vantaggiosa, ai sensi del d.lgs. n. 50 del 2016. La gara per i lavori è stata pubblicata il 27 novembre 2023 ed è stata affidata, secondo le tempistiche dettate dai finanziamenti, entro il 31 dicembre 2023. Per ulteriori aggiornamenti si rinvia al paragrafo dedicato agli esiti dell'ultimo monitoraggio sullo stato di attuazione dell'intervento.

Con riferimento ai lavori di ripristino del palancolato della sponda nord del canale industriale Sud al porto di Venezia per l'importo di euro 4.000.000 finanziato dal PNC (Cup F77H21001650005), nella relazione annuale per il 2023 si riferisce che nel corso dell'esercizio sono stati eseguiti i lavori, con consegna il giorno 8 febbraio 2023 e ultimazione il 4 dicembre 2023, a meno delle ultime finiture e delle operazioni di completa rimozione del vecchio palancolato, smaltimento terre da scavo - sedimenti e ripristino del cantiere.

Per quanto attiene agli interventi per l'accessibilità stradale e ferroviaria di ultimo miglio si registrano i seguenti sviluppi riferiti agli interventi di seguito richiamati:

- Nuovo ponte ferroviario sul canale industriale ovest (Cup F71C18000110005). Il 22 giugno 2023 è stato pubblicato il bando di gara dei lavori con procedura aperta e 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 e i lavori sono in fase di esecuzione.
- Accessibilità al porto commerciale di Marghera-Venezia (Cup F76G21001040005). Il progetto è finanziato dal fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, funzionale alla redazione del Pfte. Il finanziamento riconosciuto è pari a euro 800.000. Con decretazione n. 742 del 2023 è stato disposto l'impegno di spesa di euro 755.795 per la progettazione di fattibilità tecnico economica inerente all'adeguamento dell'accessibilità stradale di ultimo miglio ai *terminal* commerciali dell'isola

portuale di porto Marghera. Con decretazione n. 350 del 13 luglio 2023 è stato affidato il servizio di supporto tecnico al Rup per la redazione del Docfap (Documento di fattibilità delle alternative progettuali) e del Dip (Documento di indirizzo della progettazione) relativi alle opere viarie interne ed esterne all'isola portuale per euro 44.205. L'Ente ha riferito che nell'esercizio in considerazione sono stati redatti il Docfap e il Dip.

- Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera (Cup F71B21003920001). L'AdSP ha assunto le funzioni di soggetto attuatore dell'intervento ammesso al finanziamento pubblico di cui al programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale complementari al PNRR per euro 12.000.000. A seguito dell'aumento dei costi riportato nel quadro economico del progetto di fattibilità tecnica ed economica aggiornato con prezzario della Regione Veneto del 2023, l'Autorità ha richiesto l'accesso al Fondo opere indifferibili di cui al decreto Mef del 10 febbraio 2023. Il Mef ha emesso decreto di approvazione dell'elenco degli interventi finanziati con le risorse PNRR assegnando al progetto ulteriori euro 2.396.000 nell'ambito del PNC. Come descritto nella relazione annuale 2023, l'AdSP, in data 9 ottobre 2023, ha accertato, a valere sull'esercizio finanziario 2023, il contributo di euro 2.396.000, approvando il nuovo quadro economico dell'importo complessivo di euro 14.396.000. A conclusione della procedura di gara indetta per l'affidamento della progettazione e dell'esecuzione dei lavori è stata disposta l'aggiudicazione dell'appalto per la progettazione ed esecuzione dei lavori a favore del costituendo raggruppamento temporaneo tra le imprese la cui offerta è risultata economicamente più vantaggiosa. La procedura di gara si è conclusa con l'aggiudicazione della progettazione e l'esecuzione dei lavori per l'importo di euro 11.056.990,35. Il 27 dicembre 2023 è stato approvato il progetto definitivo dell'opera pubblica presentato dall'appaltatore in fase d'offerta. La progettazione esecutiva è stata affidata al Raggruppamento temporaneo di professionisti indicato in fase di gara dall'appaltatore, costituito con atto stipulato in data 19 dicembre 2023. In sede di riscontro istruttorio l'Ente ha fornito informazioni in ordine alla consegna dei lavori il 22 marzo 2024 con SAL n. 2 al 31 dicembre 2024 corrispondente al 27 per cento; alle somme trasferite nel 2023, pari ad euro 3.308.640 e a quelle pagate, sempre nell'esercizio in esame, per complessivi euro 78.983. Quanto agli esiti dell'ultimo monitoraggio si rinvia alle risultanze esposte nell'apposito paragrafo.

- Via dell'Elettricità Montesydial - adeguamento linea ferroviaria (F77H22000310005). L'intervento, per il quale è previsto il costo di 10.500.000, consiste nel collegamento del *Terminal container* Montesydial al raccordo ferroviario presente lungo la via dell'Elettricità. L'Ente ha riferito che il 50 per cento dei costi di progettazione sono finanziati a valere su programma CEF progetto ACCESS2NAPA e che è in corso il Progetto di fattibilità tecnico-economica ai sensi del nuovo codice dei contratti pubblici.
- Piattaforma intermodale in area Montesydial (Cup F76G21001020005). Il costo dell'opera ammonta ad euro 50.000.000. La fonte di finanziamento di euro 1.200.000 è rappresentata dal Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese. Nell'esercizio in esame, con decrezione n. 632 del 2023, è stato disposto l'impegno di spesa di euro 1.200.000 per la "progettazione di fattibilità tecnico economica della piattaforma intermodale in area Montesydial e servizi accessori alla progettazione".
- Nuovo corridoio multimodale (F79I19000000002). L'Ente ha riferito che è stato redatto il Docfap per una spesa di 73.500, che il 50 per cento delle risorse per la redazione del Docfap sono state cofinanziate dal progetto Cef Veneto Intermodal e che l'opera non è stata inserita nella programmazione.
- Con riguardo agli interventi previsti dal Protocollo infrastrutturale funzionale allo sviluppo del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale l'Autorità ha riferito che i costi per la realizzazione degli interventi previsti dal protocollo sono in capo a Rfi spa, che non sono previsti finanziamenti per l'Ente e che si prevede la realizzazione della prima fase del protocollo nella seconda metà del 2025.

Quanto alle iniziative riguardanti i conferimenti dei sedimenti provenienti dagli scavi manutentivi dei canali portuali, con particolare riguardo alla realizzazione del sito per la messa a dimora di sedimenti lagunari in area antistante Fusina e alle caratterizzazioni dei sedimenti, l'Ente ha comunicato che le attività sono in capo al Commissario straordinario e le risorse non sono a carico del bilancio AdSP MAS. Nell'esercizio in esame è entrato in vigore il cd. "nuovo protocollo fanghi" per la caratterizzazione e classificazione dei sedimenti lagunari. 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) pubblicato in Gazzetta ufficiale il 4 luglio 2023 è stato emanato il nuovo protocollo. Il 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 le modalità di caratterizzazione e gestione dei materiali in base alla loro qualità e individuano competenze e procedure amministrative per il rilascio delle autorizzazioni alla movimentazione dei sedimenti nel contermine lagunare.

#### **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), le amministrazioni aggiudicatrici adottano il Programma triennale dei lavori pubblici e i relativi aggiornamenti annuali, nel rispetto dei documenti programmati e in coerenza con il bilancio. L'Ente ha riferito che il Piano triennale dei lavori (PtI) 2022 – 2024, già approvato con delibera del Cdg n. 13 del 28 ottobre 2021, è stato modificato con delibera del Cdg n. 2 del 27 gennaio 2022 e che, con delibera n. 12 del 26 ottobre 2022 è stato approvato il Piano per il triennio 2023-2025, successivamente modificato con delibera n. 14 del 30 novembre 2023.

Il Programma triennale delle opere pubbliche 2024-2026 è stato approvato con delibera n. 12 del 25-30 ottobre 2023 e successivamente aggiornato con delibere del Cdg nn. 13 e 16, rispettivamente, del 30 luglio 2024 e del 24-25 settembre 2024.

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

**Tabella 6 – Piano triennale opere pubbliche**

	Piano triennale opere					
	2022-2024		2023-2025		2024-2026	
	(bil. prev. 2022)	del. Cdg. n. 2 del 27.01.2022	(bil. prev. 2023)	del. Cdg n. 14 del 30.11.2023	(bil. prev. 2024)	del. Cdg n. 16 del 24-25.09.2024
Entrate destinazione vincolata per legge		77.283.268	6.465.000	122.917.582		<b>27.500.000</b>
Entrate per contrazione mutui						
Entrate da capitali privati						
Stanziamento bilancio	51.270.000	32.085.000	36.625.000	36.400.302	7.965.000	<b>104.505.223</b>
Finanziamenti acquisibili ai sensi dell'art.3 del d.l. 310/1990, convertito dalla l.403/1990						
Trasferimento immobili (art. 191 d.lgs. n. 50/2016)						
Altra tipologia						
<b>Totali</b>	<b>51.270.000</b>	<b>109.368.268</b>	<b>43.090.000</b>	<b>159.317.884</b>	<b>7.965.000</b>	<b>132.005.223</b>

Fonte: Bilancio di previsione AdSP esercizi 2022-2026

#### 4.4 Interventi finanziati dal PNRR e dai fondi complementari al PNRR

Tra i più recenti interventi normativi per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza si richiama il d.l. n. 19 del 2 marzo 2024, convertito con modificazioni dalla l. n. 56 del 29 aprile 2024, che ha operato, con l’art. 1, c. 6, una rimodulazione degli interventi finanziati dal PNC e contenuti nel decreto 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla l. 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.

L’art. 1, c. 12 del d.l. n. 19 ha abrogato il comma 7-bis dell’art. 1 del citato d.l. n. 59, che prevedeva la revoca dei finanziamenti a valere sulle risorse del PNC, nel caso di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale degli adempimenti o nel caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio, qualora non risultassero assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti. Il comma 11 dello stesso art. 1, al fine di adeguare i programmi e gli interventi del PNC ai rifinanziamenti e alle riduzioni disposte, ha previsto che

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 provveda 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. Tra i vari provvedimenti contenuti nel citato decreto-legge, all'art. 20-bis si dispone che le Autorità di sistema portuale garantiscano entro il 30 giugno 2024 l'interoperabilità tra i sistemi *Port community system* con la Piattaforma logistica nazionale per la rete dei porti, mediante la realizzazione di un sistema digitale che consenta lo scambio di dati tra le amministrazioni pubbliche e i soggetti privati operanti nel settore del trasporto di merci e della logistica. In attuazione di tale disposizione il Mit, con d.m. del 28 febbraio 2024, ha assegnato alle 16 AdSP l'importo complessivo di euro 15.994.300, a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" - Sub investimento 2.1.2 "Rete di porti e interporti del PNRR, per finanziare le proposte di investimento finalizzate allo sviluppo e all'implementazione dei servizi *Port Community System* (Pcs) per l'interoperabilità con le pubbliche amministrazioni coinvolte e la Piattaforma logistica digitale nazionale (Pln).

Come rappresentato nella seguente tabella ricognitiva dello stato di attuazione degli interventi rientranti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale complementare (PNC) forniti dall'Ente all'esito del settimo monitoraggio svolto ai sensi dell'art. 7, c. 7, del decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, il progetto riferito ai Servizi Pcs per l'interoperabilità con le p.a. coinvolte e la Pln è in corso di sviluppo con il raggiungimento degli obiettivi previsti.

Il programma di interventi infrastrutturali di cui al d.l. n. 59 del 2021, che ha stanziato risorse per investimenti complementari al PNRR destinati, tra l'altro, allo sviluppo di infrastrutture portuali, alla relativa resilienza ai cambiamenti climatici, all'aumento selettivo della capacità portuale e all'elettrificazione delle banchine, ha previsto investimenti per 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. Per quanto di competenza dell'AdSP MAS risultano ammessi al finanziamento pubblico nel programma approvato, per complessivi euro 172.450.000, i seguenti interventi elencati nell'allegato 1 al decreto richiamato n. 330. Per il Porto di Venezia sono previsti per ciascuna delle tipologie di intervento appreso

richiamate i seguenti finanziamenti a valere su risorse PNC.

Nell'ambito della M3C2 Intermodalità e logistica integrata, per lo "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici" è stato previsto per "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" l'importo di 23.500 mln (Cup F72E18000190005) e per la "messa in sicurezza del palancolato della sponda nord del canale industriale sud a Marghera" l'importo di 4.000 mln (Cup F77H21001650005).

Per l'intervento "aumento selettivo della capacità portuale "Montesyndial - Nuovo terminal container" il finanziamento ammonta a 35.150 mln (Cup F71H11000090001).

Nell'ambito della M2 (rivoluzione verde e transizione ecologica) C1 (Agricoltura sostenibile ed economia circolare), si inserisce l'intervento "Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale", per il "Nuovo ponte ferroviario su canale ovest", con il finanziamento di 8.000 mln (Cup F71C18000110005).

Nell'ambito della M3C2 Intermodalità e logistica integrata si inserisce l'"Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera" il cui finanziamento ammonta a 12.000 mln (Cup F71B21003920001); per l'intervento "Elettrificazione delle banchine (*Cold ironing*)" sono previsti, per l'Aree di Marghera (Cup F78I21001320001) 57.600 mln e per le aree di Venezia (Cup F79J21005960001) 32.200 mln. Alla data dell'ultimo monitoraggio risultano raggiunti gli obiettivi previsti per i singoli interventi, come riepilogato nella seguente tabella che mostra il relativo stato di avanzamento.

All'esito del settimo monitoraggio svolto da questa Corte ai sensi dell'art. 7, c. 7, del d.l. n. 77 del 31 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, alla data del 30 giugno 2025 risulta che le somme ricevute dall'Autorità a valere del PNRR, PNC e altre fonti ammontano, rispettivamente, ad euro 3.456.887, 136.642.208 e 12.550.670 e dunque a complessivi euro 152.649.765 e che, a fronte di tale rilevante importo, sono stati effettuati pagamenti per euro 68.798.132.

La Sezione evidenzia l'esigenza di assicurare il celere avanzamento procedurale e finanziario delle opere, in linea con le tempistiche e gli obiettivi scanditi dal programma di realizzazione degli interventi e dalle relative scadenze, tenuto conto dell'ingente volume dei finanziamenti legati anche all'attuazione del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza, come pure posto in rilievo dal Mit e dal Mef all'esito dell'esame del rendiconto generale 2023, in relazione alla

consistenza dei residui passivi correlati ad investimenti in itinere<sup>10</sup>. Si rinvia al riguardo al paragrafo dedicato ai dati di bilancio, richiamando le osservazioni espresse dal Collegio dei revisori nell’ambito della relazione al rendiconto 2023 in ordine alla necessità di incrementare il tasso di smaltimento dei residui attivi e passivi, con particolare riferimento a quelli in conto capitale, dando corso all’avanzamento delle opere nel rispetto dei cronoprogrammi procedurali al fine di scongiurare la perdita dei finanziamenti e, dal lato delle entrate, prestando attenzione ai residui esposti a rischio prescrizione. Anche in sede di analisi del bilancio di previsione per l’esercizio finanziario 2025 in data 23 ottobre 2024 il Collegio, nel rilevare l’ingente valore dei residui attivi e passivi derivanti in larga parte dalla gestione in conto capitale, ha invitato l’Ente ad “attuare ogni misura utile ad incrementarne il tasso di smaltimento tenendo ben presente le scadenze previste nei cronoprogrammi di assegnazione dei finanziamenti in particolare quelle il cui mancato rispetto appare sanzionato con il definanziamento dell’opera”.

La tabella che segue mostra lo stato di attuazione delle opere finanziate a valere su risorse PNRR, PNC e altre fonti.

---

<sup>10</sup> Con note, rispettivamente del 17 giugno 2024 e 28 maggio 2024.

**Tabella 7 – Interventi finanziati dal PNC e dal PNRR**

CUP	Missione / Componente	Qualifica	Titolo del progetto	Intervento progetto	PNRR	PNC	Altre fonti	Somme ricevute a valere su PNC	Somme ricevute a valere su PNRR	Somme ricevute a valere su altre fonti	Somme pagate	Stato del progetto	Obiettivi al 30.6.2025
F72E18000190005	M3C2	Attuatore	Opere manutenzione aree bordo canale Malamocco Marghera (curva San Lorenzo e Fusina)	23.500.000	0	23.500.000	0	20.662.449	0	0	13.933.213	In esecuzione	Raggiunto
F77H21001650005	M3C2	Attuatore	Messa in sicurezza palancolato sponda nord canale industriale Sud Marghera	4.000.000	0	4.000.000	0	3.129.252	0	0	3.685.206	Collaudo avvenuto	Raggiunto
F71H11000090001	M3C2	Attuatore	Montesyndial - Nuovo Terminal container	189.220.597	0	35.150.000	154.070.597	35.150.000	0	11.350.670	25.303.876	In esecuzione	Raggiunto
F71C18000110005	M2C1	Realizzatore / esecutore	Nuovo ponte ferroviario su canale ovest	24.301.000	2.609.418	8.000.000	13.691.581	7.570.240	0	0	5.078.374	In esecuzione	Raggiunto
F71B21003920001	M3C2	Attuatore	Adeguamento ferroviario stradale via Chimica Marghera	14.396.000	0	12.000.000	2.396.000	11.355.360	0	0	7.844.117	In esecuzione	Raggiunto
F78I21001320001	M3C2	Attuatore	Elettrificazione Banchine Aree di Marghera	57.600.000	0	57.600.000	0	33.248.968	0	0	3.409.975	In esecuzione	Raggiunto
F79J21005960001	M3C2	Attuatore	Elettrificazione Banchine Aree di Venezia	32.200.000	0	32.200.000	0	25.525.939	0	0	5.409.498	In esecuzione	Raggiunto
C79H23000010005	M2C1	Realizzatore / esecutore	Adeguamento messa in sicurezza via Elettricità (via Ghega innesto A57 - Lotto 1, via delle Macchine)	19.000.000	7.000.000	0	12.000.000	0	2.100.000	1.200.000	3.894.503	In esecuzione	Raggiunto
F92E23000060006	M3C2	Attuatore	Illuminazione e impianti Chioggia - Aree comuni	1.215.907	1.215.907	0	0	0	121.591	0	40.087	Progettazione esecutiva	Raggiunto
F79I23000350006	M3C2	Attuatore	Acquisto 4 mezzi di servizio <i>full electric</i> e n. 1 a idrogeno	241.000	241.000	0	0	0	24.100	0	0	Individuazione fornitore	Raggiunto

			Acquisto imbarcazione idrogeno con AdSP Livorno e Trieste	1.916.000	1.916.000	0	0	0	191.600	0	24.377	Pubblicazione bando di gara	Raggiunto
			Realizzazione 8 colonnine per fornitura energia elettrica mezzi di servizio a Venezia e Chioggia	115.762	115.762	0	0	0	11.576	0	0	Progettazione esecutiva	Non presenti
			Infrastrutture elettriche Marghera	3.811.326	3.811.326	0	0	0	381.133	0	0	Non avviato	Non raggiunto
			Infrastrutturazione Terminal TRV, fornitura energia elettrica ai mezzi in banchina	687.225	687.225	0	0	0	68.723	0	0	Non avviato	Non presenti
			Servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le pubbliche amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica Digitale Nazionale (PLN)	1.000.000	1.000.000	0	0	0	100.000	0	165.146	Sviluppo progetto	Raggiunto
			Sviluppo e implementazione del Progetto "Potenziamento capacità di sicurezza informatica e innovazione nei porti di Venezia e Chioggia"	1.499.726	1.499.726	0	0	0	0	0	9.760	Esecuzione	Non presenti
			Bando pubblico per acquisto mezzi servizio alimentati ad elettricità/idrogeno - quota riservata ai concessionari - terminalisti	4.581.639	4.581.639	0	0	0	458.164	0	0	Pubblicazione bando di gara	Non presenti

F79H25000010006 ****	M3C2	Attuatore	Installazione moduli fotovoltaici 12,13 e 15 Venezia Santa Marta	530.000	530.000	0	0	0	0	0	0	Non avviato	Non presenti
F79H25000020006 ****	M3C2		Riqualificazione energetica fabbricati 12, 13 Venezia Santa Marta	1.200.000	1.200.000	0	0	0	0	0	0	Non avviato	Non presenti
			<b>TOTALE</b>	<b>381.016.182</b>	<b>26.408.003</b>	<b>172.450.000</b>	<b>182.077.178</b>	<b>136.642.208</b>	<b>3.456.887</b>	<b>12.550.670</b>	<b>68.798.132</b>		

\* Quanto al progetto "Infrastrutture elettriche Marghera" l'Ente ha riferito, con riguardo all'obiettivo non raggiunto che "La spesa per la progettazione non era stata stanziata nei tempi del cronoprogramma. Il mancato raggiungimento dell'obiettivo non condizionerà la realizzazione del progetto".

\*\* Con riferimento all'intervento "Potenziamento capacità di sicurezza informatica e innovazione nei porti di Venezia e Chioggia", titolare del progetto è l'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale, ammesso a finanziamento con determina dell'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale n. 30550 del 23 settembre 2024.

\*\*\* Amministrazione titolare dell'intervento è il Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (Mase). Approvato con decreto n. 91 del 22 marzo 2023.

\*\*\*\* Si tratta di progetti rientranti nella misura 1.01 relativa a interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti, indicati per la prima volta nel presente monitoraggio al 31 giugno 2025, di titolarità del Mase e per i quali il rispettivo decreto di approvazione è in corso di verifica.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

L'AdSP ha riferito 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 ha costituito una struttura dedicata al monitoraggio e al governo del PNRR 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**

Come prescritto dall'art. 8, c. 4, della l. n. 84 del 1994 il Presidente dell'AdSP riferisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'attività svolta con relazione annuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento. Ai sensi dell'art. 9 c. 5 lett. e) L'AdSP ha approvato la relazione annuale per l'anno 2023 con delibera del Cdg n. 6 del 24 aprile 2024.

### **5.1 Attività promozionale**

Nel 2023, l'AdSP ha proseguito nelle iniziative promozionali intraprese al fine di favorire lo sviluppo del traffico portuale. Il totale delle spese per pubblicità e propaganda presenta nel biennio 2022-2023 un andamento in diminuzione, passando da euro 516.375 a euro 445.722. La relazione illustrativa al bilancio dà conto delle singole iniziative promozionali e dei relativi costi.

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

**Tabella 8 - Somme impegnate per relazioni pubbliche (2022-2023)**

Descrizione	2022	2023	Var. %
Spese di pubblicità ex l. n. 67/87	36.044	24.027	-33,34
Spese di rappresentanza	398	8.472	2028,64
Spese promozionali e di propaganda	516.375	445.722	-13,68
<b>Totale spese</b>	<b>552.817</b>	<b>478.221</b>	<b>-13,49</b>

Fonte: Rendiconto AdSP

### **5.2 Attività negoziale**

L'attività contrattuale svolta dall'Ente nell'esercizio considerato è rappresentata nei seguenti prospetti che espongono i contratti stipulati in applicazione della disciplina pro tempore vigente e delle procedure attivate ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. a) d.l. n. 76 del 16 luglio 2020.

I dati confermano il significativo ricorso all'affidamento diretto.

**Tabella 9 – Procedure negoziali**

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d.lgs. n. 50/2016)	Numero totale contratti	di cui			Importo aggiudicazione	Spese nel 2023
		Utilizzo Consip	Utilizzo MEPA	Extra Consip e MEPA		
Procedura aperta (art. 60)	5			5	46.448.946	
Procedure ristrette (art. 61)	1			1	11.056.990	
Procedura competitiva con negoziazione (art. 62)						
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63)	8		2	6	4.445.383	1.065.902
Dialogo competitivo (art.64)						
Partenariato per l'innovazione (art. 65)						
Affidamento diretto (art. 36, c. 2 lett. a)	257		28	229	6.718.175	1.552.753
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2 lett. a)	5			5	27.213	32.070
Affidamento in amministrazione diretta (art. 36, c. 2 lett. a) e b)						
Procedura negoziata previa consultazione di più operatori economici (art. 36, c. 2, lett. b), c) c bis) e d)						
Procedure negoziata previa pubblicazione del bando (art. 36, co. 9)						
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro/convenzione (art. 3, comma 1, lett. c)						
Altro						
	<b>276</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>246</b>	<b>68.696.708</b>	<b>2.650.724</b>

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.

Fonte: dati AdSP

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d.lgs. n. 36/2023)	Numero totale contratti	di cui			Importo aggiudicazione	Spese nel 2023
		Utilizzo Consip	Utilizzo MEPA	Extra Consip e MEPA		
Procedura aperta (art. 71)	4			4	141.894.838	0
Procedure ristrette (art. 72)	1			1	18.456.697	0
Procedura competitiva con negoziazione (art. 73)						
Dialogo competitivo (art.74)						
Partenariato per l'innovazione (art. 75)						
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 76)	16	2	8	6	161.263	24.122
Appalto integrato (art. 44)						
Accordo quadro (art. 59)						
Partenariato pubblico- privato di tipo contrattuale (art. 174) di cui:						
<i>Concessione (art. 176 ss.)</i>						
<i>Locazione finanziaria (art. 196)</i>						
<i>Contratto di disponibilità (art. 197)</i>						
Lavori-Affidamento diretto senza consultazione (art. 50, comma 1, lett. a) <150.000	75			75	3.047.675	358.450
Lavori-Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 5 operatori (art. 50, comma 1, lett. c) ≥150.000-1 mln						
Lavori-procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 10 operatori (art. 50, comma 1, lett. d) ≥1 mln-soglie UE	2			2	6.411.533	0
Forniture e servizi – Affidamento diretto senza consultazione (art. 50, comma 1, lett. b) <140.000*	86		8	78	294.045	139.133
Forniture e servizi – Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 5 operatori (art. 50, comma 1, lett. e) ≥140.000-soglie UE*	1		1		3.396	
Altro	3			3	2.855	2.855
	<b>188</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>169</b>	<b>170.272.301</b>	<b>524.560</b>

\*Compresi servizi di ingegneria e architettura e attività di progettazione.

Eventuali squadrate dipendono da arrotondamenti.

Fonte: dati AdSP

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

Ripartizione	Numero procedure	Incid. %	Importo complessivo
		numero procedure	
Inferiore a € 5.000	1	25%	69
Compresi tra € 5.000 ed i € 30.000			
Compresi tra € 30.000 ed i € 40.000			
Compresi tra € 40.000 ed i € 75.000	1	25%	60.000
Compresi tra € 75.000 ed i € 200.000	2	50%	218.213
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>100%</b>	<b>278.282</b>

Fonte: dati AdSP

Con specifico riferimento ai dati prodotti dall'Autorità esposti nella tabella che precede si osserva che il valore indicato per complessivi euro 218.213 (euro 1.215.249 nel 2022) delle procedure di affidamento diretto svolte ai sensi della normativa richiamata (art. 1, c. 2, lett. a del d.l. n. 76 del 2020) si riferisce ad importi fino ad euro 200.000. Al riguardo, all'esito di specifica richiesta di chiarimenti in ordine al rispetto delle soglie previste, l'Ente, ha precisato che gli affidamenti diretti per complessivi euro 218.213, indicati nell'ambito della ripartizione "tra euro 75.000 ed euro 200.000" si riferiscono a due procedure con valori di aggiudicazione rispettivamente per euro 101.013,36 ed euro 117.200, rientranti nei limiti prescritti. Per quanto attiene, inoltre, alle procedure relative all'esercizio 2022, l'AdSP ha fornito indicazione dei relativi oggetti con i correlati importi, precisando le motivazioni per le quali per un affidamento risulta la somma di euro 184.242 superiore alla soglia prevista (euro 150.000 per lavori). In particolare, l'Ente ha comunicato: - che si tratta di affidamento del 13 ottobre 2021, per euro 149.834,38, riguardante un intervento di bonifica ambientale per il quale era stato stimato il costo di euro 150.000 rientrante nel limite prescritto; - che il progetto di messa in sicurezza ambientale è stato approvato con decreto del Ministero dell'Ambiente del 15 luglio 2021 con il quale è stato previsto l'inizio dei lavori entro quattro mesi della notifica del decreto; - che a seguito della richiesta di tre offerte a ditte iscritte nell'apposita categoria dell'Albo gestori ambientali, idonee ad intervenire nel contesto caratterizzato da contaminazione da amianto, con decretazione dell'11 ottobre 2021 ha affidato i lavori per euro 149.834,38, ma che nel corso dell'avvio delle attività di sfalcio e pulizia delle aree di intervento, il 15 ottobre 2021 a seguito del rilevamento di situazioni imprevedibili, trattandosi di sito inaccessibile per contaminazione da amianto, si è palesata la necessità di maggiori lavori per euro 34.408 affidati all'operatore economico con decretazione del 23 maggio 2022; e che l'ipotesi di affidare preliminarmente le sole attività di sfalcio non è stata presa in considerazione in relazione alle stringenti tempistiche assegnate dal Ministero dell'ambiente per la messa in sicurezza del sito contaminato.

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

L'art. 2, c. 1, lett. e) del d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, recante disposizioni integrative e correttive al d.lgs. n. 169 del 2016, ha modificato l'art. 6, c. 4, lett. c, della l. n. 84 del 1994 eliminando la previsione normativa riferita all'individuazione dei servizi di interesse generale

mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. L'art. 15 del d.lgs. n. 232 ha inoltre abrogato il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 14 novembre 1994. Ha fatto seguito la circolare del 17 aprile 2018 con la quale il Mit ha evidenziato che ogni Autorità provvede pertanto all'individuazione dei servizi di interesse generale alla luce della normativa vigente e delle specifiche realtà portuali, valutando se l'attività rientri nelle specifiche competenze istituzionali e se sia qualificabile come servizio di interesse generale<sup>11</sup>. I servizi di interesse generale per i porti di Venezia e Chioggia sono stati individuati ai sensi dell'art. 6 c. 4 lett. c) della l. 84 del 1994 dall'AdSP MAS con decreto del Presidente n. 939 del 12 giugno 2023. Tra questi risulta inclusa la fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari e agli utenti portuali, gestione della rete idrica e relative manutenzioni<sup>12</sup>.

Anche nell'esercizio in esame il servizio integrato di fornitura dei servizi di utilities e di conduzione, gestione e manutenzione degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione presso il Porto di Venezia, che ha formato oggetto di analisi nel precedente referto,<sup>13</sup> è stato affidato alla medesima società (affidataria del contratto decennale a far tempo dal 1° gennaio 2011) con decreto n. 215 del 2 maggio 2023, che attesta la sussistenza delle condizioni per l'affidamento ex art. 63, c. 2, del d.lgs. n. 50 del 2016 "risultando l'operatore economico ...

---

<sup>11</sup> Nella richiamata circolare il Mit osserva che l'attività di affidamento di servizi in concessione di competenza dell'AdSP riveste ormai un ruolo residuale, dovendosi escludere quei servizi che per legge appartengono alla competenza di altre autorità (enti locali etc.) e, ai sensi dell'art. 6, c. 4 lett. c della l. n. 84 del 1994, operazioni e servizi portuali. Con particolare riferimento al servizio idrico il Mit evidenzia che il servizio rientra ormai nelle competenze degli enti locali alla luce del d.lgs. n. 152 del 2006, che disciplina l'intera materia. La circolare richiama altresì il servizio raccolta rifiuti che se prodotti dalle navi sono soggetti alla disciplina specifica di derivazione comunitaria mentre se si tratta di rifiuti prodotti in porto le competenze sono anche in tal caso ormai di competenza degli enti locali.

<sup>12</sup> Il decreto individua i seguenti servizi: 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, fornitura energia elettrica e gas; illuminazione e gestione degli impianti di illuminazione, elettrici e di distribuzione del gas; servizi di raccolta e smaltimento rifiuti da nave; servizio di pulizia e disinquinamento specchi acquei portuali.

<sup>13</sup> Il servizio, affidato il 1° gennaio 2011, all'esito di procedura aperta ad una società multiutility interamente pubblica, si sarebbe dovuto concludere al 31 dicembre 2020, ma, considerato che l'art. 2 del contratto prevedeva la possibilità di proseguire il servizio per un periodo di ulteriori sei mesi, l'Ente il 2 ottobre 2020 ha formalmente richiesto alla società il prolungamento della validità del contratto sino al 30 giugno 2021, al fine di eseguire una serie di interventi in corso, finalizzati a rendere accessibile il mercato libero delle utilities all'utenza portuale secondo quanto previsto dalle delibere ARERA (Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente). Il 28 aprile 2021, AdSP 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 concessa. Per tale motivo AdSP con decretazione n. 464 del 30 luglio 2021, ha provveduto ad affidare, ai sensi dell'art. 63 c. 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.). Considerato che a fine 2021 non risultava completato il processo di migrazione degli utenti verso il mercato libero e risultavano da avviare interventi di modifica delle reti tecnologiche portuali, l'Autorità ha ritenuto necessario garantire anche per il 2022 la continuità del servizio, affidato pertanto con decretazione n. 4 del 14 gennaio 2022 alla stessa società ex art. 63 c. 2 del d.lgs. n. 50 del 2016.

l'unico soggetto che può fornire detto servizio per mancanza oggettiva di alternative ragionevoli attuabili anche sotto il profilo tecnico, sulla base delle motivazioni richiamate dalla decretazione n. 4/2022 nonché di quelle ulteriori relative al percorso avviato di inclusione delle aree portuali nel territorio soggetto al Servizio idrico integrato per l'A.T.O. "Laguna di Venezia"”.

L'Ente ha riferito che dal 1° gennaio 2024 il Gestore unico del servizio idrico integrato (di seguito Sii) per l'Ambito territoriale ottimale (di seguito Ato) laguna di Venezia (medesima società affidataria del servizio di fornitura di acqua all'utenza portuale dell'AdSP fino al 31 dicembre 2023) gestisce il Sii anche negli ambiti dei porti gestiti dall'AdSP “in dipendenza della previsione di cui all'art. 172, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 e della scadenza della proroga della concessione del servizio stipulata dall'AdSPMAS con il precedente soggetto concessionario”.

La norma prescrive, al fine di garantire il rispetto del principio di unicità della gestione all'interno dell'Ato, che il gestore del Sii subentri ai soggetti operanti all'interno del medesimo ambito territoriale alla data di entrata in vigore della disposizione, e che, qualora detti soggetti gestiscano il servizio in base ad un affidamento assentito in conformità alla normativa pro tempore vigente e non dichiarato cessato ex lege, il gestore del Sii subentri alla data di scadenza prevista nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto.

In sede istruttoria l'AdSP MAS ha riferito in merito alla sottoscrizione del Protocollo di intesa del 19 dicembre 2023 con il Consiglio di Bacino “Laguna di Venezia”, Ente che svolge funzioni di pianificazione, governo e controllo del servizio idrico integrato nell'Ato della laguna di Venezia<sup>14</sup>, nel cui perimetro rientrano i porti di Venezia e Chioggia e gli ambiti demaniali marittimi portuali. La Convenzione pone in rilievo la prevalenza della disciplina introdotta dal d.lgs. n. 152 del 2006 in materia di Sii, successiva e speciale rispetto all'art. 6, c. 4, lett. c), della l. n. 84 del 1994, che prevede, tra i compiti dell'AdSP, l'affidamento e il controllo delle

---

<sup>14</sup> L'art. 147 del d.lgs. n. 152 del 3 aprile 2006, recante norme in materia ambientale, che ha stabilito il principio di unicità della gestione del Servizio idrico integrato (Sii) in ciascun ambito territoriale ottimale (Ato) dispone che i servizi idrici sono organizzati sulla base degli Ato definiti dalle regioni in attuazione della legge 5 gennaio 1994, n. 36. 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 gestito dal Consiglio di Bacino, che pianifica e controlla, in base al d.lgs. n. 152 del 2006, il Sii del bacino territoriale comprendente 36 comuni (tra cui Venezia). La l. reg. 27 aprile 2012, n. 17 recante disposizioni in materia di risorse idriche, individua ai fini dell'organizzazione ottimale della gestione del servizio idrico integrato, gli ambiti territoriali ottimali e i comuni ivi compresi di cui all'Allegato A della stessa legge. Ai sensi dell'art. 149 bis del d.lgs. n. 152 del 2006 l'Ente di governo dell'ambito, nel rispetto del principio di unicità della gestione per ciascun Ato, delibera la forma di gestione fra quelle previste dall'ordinamento europeo provvedendo, conseguentemente, all'affidamento del servizio e il soggetto affidatario gestisce il Sii su tutto il territorio degli enti locali rientranti nell'Ato.

attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale. Nelle premesse dello stesso atto si evidenzia che la gestione del Sii è attribuita, per competenza, ad un soggetto diverso dall'AdSP, come evidenziato nella nota del Mit prot. n. 10251 del 17 aprile 2018, e, ancora prima, dalla nota Mit n. 3746 del 8 febbraio 2016 secondo cui il d.m. 14 novembre 1994 è da considerarsi superato nella parte in cui attribuisce la competenza in materia di affidamento del servizio idrico alle autorità portuali e che il d.lgs. n. 152 del 2006, all'art. 147, ha sancito il principio dell'unicità della gestione del Sii con conseguente riconduzione al gestore unico anche delle gestioni in precedenza affidate ad altri enti pubblici. Solo dal 1° gennaio 2024 il Gestore unico del servizio idrico integrato per l'Ato della laguna di Venezia (in forza di affidamento ventennale, dal primo gennaio 2019 al 31 dicembre 2038, da parte del Consiglio di bacino con delibera dell'Assemblea dei Sindaci n. 20 del 13 dicembre 2018), è subentrato a seguito delle proroghe di cui si è detto, nella gestione del servizio idrico integrato nelle aree dell'AdSP MAS, attraverso la conduzione e l'esercizio delle reti idriche e delle reti fognarie, nonché degli altri impianti e dotazioni ad essa funzionali e connessi.

In sede di riscontro istruttorio del marzo 2025, l'Autorità ha riferito, quanto ai servizi elettrico e gas erogati con il precedente contratto "Utilities" fino al 31 dicembre 2023, l'affidamento del servizio di manutenzione delle reti con scadenza al 31 dicembre 2024. L'Ente ha comunicato che è in atto una fase di transizione, essendo in corso il processo di installazione di punti di fornitura per consentire accesso al libero mercato dell'energia e, quanto al servizio gas, di dismissione delle centrali termiche verso impianti a consumo elettrico.

Per quanto riguarda il servizio di "pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali", l'Autorità ha riferito che la gara è stata aggiudicata alla società cooperativa già precedentemente affidataria del servizio, con decorrenza 1° ottobre 2022 - 30 settembre 2025, prorogabile per 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.

La tabella che segue illustra i servizi affidati dall'AdSP nel 2023 con relative scadenze.

**Tabella 11 – Servizi di interesse generale (Decreto n. 939 del 12 giugno 2023)**

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. n. 182/2003 e d.m. 14 novembre 1994, emanato ai sensi del citato art. 6 della legge n. 84/1994, che all'art. 1, lettera B)	Ati 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 n. 84/1994	Veritas spa*	scadenza al 31/12/2023
Servizio idrico integrato Consiglio di Bacino "Laguna di Venezia", svolge funzioni di pianificazione, governo e controllo del Sii nell'Ato della laguna di Venezia	Veritas spa attuale Gestore unico del Servizio idrico integrato per l'Ambito territoriale ottimale della Laguna di Venezia, in forza di affidamento ventennale (dal 01/01/2019 al 31/12/2038) da parte del Consiglio di Bacino (delibera dell'Assemblea dei Sindaci n. 20 del 13.12.2018)	Scadenza 31/12/2038
Servizio elettrico (Il servizio elettrico è attualmente in fase di transizione essendo in atto il processo di installazione di punti di fornitura per consentire accesso al libero mercato dell'energia)	Eurosystem Srl per manutenzione reti	31/12/2024 per manutenzione reti
Servizio gas (Il servizio gas è attualmente in fase di transizione essendo in atto di processo di dismissione delle centrali termiche verso impianti a consumo elettrico)	Ferp per manutenzione reti	31/12/2024 per manutenzione reti
Stazioni marittime passeggeri. Gestione dei servizi finalizzati all'attività di sbarco/imbarco passeggeri ed attività connesse	Venezia Terminal Passeggeri Spa	Concessione con scadenza 31/5/2024 prorogata al 31/5/2026
Servizio ferroviario	Esercizio Raccordi Ferroviari Spa	Concessione con scadenza nel 2024. Per ulteriori aggiornamenti si rinvia all'apposito paragrafo dedicato alle partecipazioni

\* 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.

Fonte: dati AdSP

L'Autorità ha riferito che la concessione Stazioni marittime passeggeri per la gestione dei servizi finalizzati all'attività di sbarco/imbarco passeggeri ed attività connesse è stata prorogata al 31 maggio 2026, ai sensi dell'art. 199 del d.l. n. 34 del 2020, cd. d.l. rilancio.

In considerazione della durata ex lege di 12 mesi prevista dalla disposizione richiamata, elevata a 24 mesi dall'art. 5, c. 3 *bis* del d.l. n. 146 del 2021 nel quadro delle misure connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, questa Sezione si riserva di svolgere approfondimenti al riguardo nell'ambito del prossimo referto.

Questa Corte rinvia alle considerazioni già svolte nella precedente relazione in ordine al carattere eccezionale della proroga tecnica, che può essere disposta nelle more della conclusione di una nuova procedura di gara già indetta e a fronte della necessità di garantire la continuità di una prestazione essenziale.

Con riferimento alla gestione del Sii in forza di affidamento ventennale (dal gennaio 2019 a tutto il 2038) da parte del Consiglio di Bacino, Ente che svolge funzioni di pianificazione, governo e controllo del Sii nell'Ato della laguna di Venezia e che, nel rispetto del principio di unicità della gestione per ciascun Ato, delibera la relativa forma di gestione provvedendo all'affidamento del servizio ai sensi dell'art. 149 *bis* del d.lgs. n. 152 del 2006, questa Corte evidenzia all'Ente l'importanza di un'ampia riflessione sul quadro dei servizi qualificati di interesse generale ai sensi dell'art. 6, c. 4 lett. c. della l. n. 84 del 1994 e sulla programmazione della relativa forma di gestione con correlati oneri a carico delle pubbliche finanze, anche tenendo conto delle indicazioni Ministeriali di cui alla circolare del 17 aprile sopra richiamata.

#### **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 provengono da entrate proprie dell'AdSP, dallo Stato, dall'Unione europea o da privati attraverso forme di *partnership* pubblico-privato.

Nell'esercizio considerato sono state eseguite opere di manutenzione ordinaria e straordinaria che hanno interessato canali, strade, piazzali, fabbricati, impianti elettrici e di illuminazione

dei settori comuni.

La tabella che segue espone le somme impegnate per gli interventi di manutenzione ordinaria negli esercizi 2022 e 2023.

**Tabella 12 - Spese manutenzione opere portuali**

Descrizione	2022	2023	Var. %
Prestazioni di terzi per manutenzioni, riparazioni, adattamenti diversi delle parti comuni in ambito portuale	3.777.049	3.998.180	5,85
Spese per la manutenzione ordinaria dei canali portuali ed ausili alla navigazione	756.452	895.062	18,32

Fonte: Rendiconto AdSP

La successiva tabella mostra il costo e lo stato di avanzamento degli interventi di manutenzione straordinaria nell'esercizio considerato.

**Tabella 13 - Interventi di manutenzione straordinaria**

Intervento	Costo	Stato di avanzamento
Lavori di manutenzione straordinaria, consolidamento strutturale e adeguamento funzionale del ponte di via maestri del lavoro, presso il porto di Chioggia	2.300.000 (da quadro economico)	lavori conclusi, collaudo in corso
Lavori di manutenzione straordinaria di via dell'Elettricità concernenti il ripristino delle pavimentazioni in conglomerato bituminoso – tratto via della Macchine, innesto A.57	207.870,83 (da quadro economico)	lavori conclusi
Intervento di bonifica e recupero funzionale del fabbricato demaniale 900, sito presso il Porto di Chioggia all'Isola dei Saloni	800.000 (da quadro economico)	lavori conclusi. Emesso certificato regolare esecuzione
Manutenzione straordinaria rete ferroviaria – Passaggi a Livello di via delle Macchine, di via del Commercio e della rotatoria Molo sud	130.000 (da quadro economico)	lavori conclusi
Ristrutturazione fabbricato 358-359	760.251,6 (da quadro economico)	lavori conclusi. Emesso certificato regolare esecuzione
Molo Sali – opere di ripristino palancolato e completamento banchina ad uso portuale (Lotto 2 – Fase A)	3.600.000 (da quadro economico)	lavori avviati a ottobre 2023
Ristrutturazione fabbricato demaniale 330 a Porto Marghera	3.100.000 (da quadro economico)	aggiudicazione definitiva 7/8/2023 e consegna lavori 12/2/2024

Fonte: dati AdSP

Per quanto riguarda le opere di grande infrastrutturazione, tra i principali interventi finalizzati alla riqualificazione e innovazione dell'infrastruttura portuale, rientrano quelli relativi alla

Piattaforma d'Altura 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 dedicato agli esiti del monitoraggio sullo stato degli interventi finanziati a valere delle risorse PNRR e PNC.

Per quanto riguarda gli interventi per la messa in sicurezza del sito di interesse nazionale di "Venezia - Porto Marghera" il 14 aprile 2020 è stato approvato l'accordo di programma sottoscritto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica), Regione Veneto e AdSP MAS per la manutenzione straordinaria di alcune banchine portuali per l'importo complessivo di 41.690.778 finanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC). Tra questi rientra l'intervento "MOLO A Adeguamento ambientale e riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento nel Porto Commerciale di Venezia" (Cup F79I20000060005), interamente finanziato con decreto Mattm n. 19 del 19 aprile 2020. 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. La gara si è conclusa il 29 giugno 2023 per un importo di euro 25.026.351 e il contratto è stato sottoscritto con l'aggiudicatario RTI il 16 novembre 2023. Quanto allo stato di avanzamento dei lavori l'Autorità ha riferito in merito ai pagamenti effettuati per euro 6.208.996,65, di cui 280.684,75 riferiti all'adozione del terzo SAL straordinario del 13 gennaio 2025.

Per quanto riguarda l'intervento "Marginamento tratto di Canale Industriale Sud, sponda Sud, prospiciente area Vesta/Ecoprogetto" (F75D20000060005), interamente finanziato con decreto Mattm n. 19 del 19 aprile 2020 secondo l'accordo di programma sopra richiamato, con decretazione 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 c. 2b della l. n. 120 dell'11 settembre 2020. La gara, si è conclusa con la nota del 7 dicembre 2022 di aggiudicazione per l'importo di euro 4.357.324,25 di cui euro 45.219,19 per i costi della sicurezza. Il contratto è stato sottoscritto il 1° febbraio 2023 e il 29 maggio 2023 sono stati consegnati i lavori. A seguito di perizia approvata con decretazione del 19 febbraio 2025 è stata autorizzata la maggiore spesa complessiva di 1.143.952,13 e una proroga del tempo utile di 270 giorni naturali consecutivi. Quanto allo stato

di avanzamento dei lavori l'Autorità ha riferito in merito ai pagamenti effettuati per euro 3.175.739,86 di cui 34.335,44 riferiti all'adozione del quarto SAL straordinario del 2 gennaio 2025.

La gestione dell'intervento “Nuovo Terminal Crociere sulla sponda nord del Canale Industriale Nord”, del costo complessivo di euro 62.000.000, è in capo al Commissario straordinario nominato dal d.l. n. 103 del 20 luglio 2021, convertito con modificazioni dalla legge n. 125 del 2021<sup>15</sup> e riguarda la realizzazione di approdi temporanei e interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. L'intervento è interamente finanziato con decreto interministeriale n. 545 del 31 dicembre 2021. L'Autorità ha riferito che è stata esperita una gara per la parte di progettazione e che l'appalto è stato aggiudicato per euro 5.277.992,33. Il servizio è stato consegnato il 15 luglio 2024. Con decreto del Commissario di estensione del servizio di redazione di progetto definitivo e studio di impatto ambientale per area adibita a parcheggio è stata concessa una proroga di 129 giorni naturali consecutivi. L'Ente ha riferito che dopo la consegna del progetto definitivo prenderanno avvio le procedure di valutazione impatto ambientale e di messa in sicurezza permanente per gli aspetti ambientali con successiva fase di progettazione esecutiva di recepimento delle osservazioni pervenute dagli enti.

Con riguardo all'intervento “Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità da via Ghega al Raccordo con innesto A57”, dai documenti di bilancio risulta che, nel corso dell'esercizio in esame, è stata approvata ai sensi dell'art. 27 del d.lgs. n. 50 del 2016 la progettazione esecutiva per l'importo da quadro economico di euro 19.000.000. L'intervento risulta finanziato, per euro 12.000.000, dall'accordo di programma Mise e, per euro 7.000.000, a valere nelle risorse PNRR per lo sviluppo della logistica per i settori agroalimentare, pesca, acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo tramite il miglioramento della capacità logistica dei porti. Quanto allo stato di avanzamento

---

<sup>15</sup> L'art. 2 c. 1 prevede che il Presidente dell'AdSP MAS è nominato Commissario straordinario ai sensi e per gli effetti dell'art. 4, cc. da 1 a 4, del d.l. 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla l. 14 giugno 2019, n. 55, con il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei seguenti interventi, previa valutazione di impatto ambientale, secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia, e garantendone la coerenza con le indicazioni del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia, e successivi aggiornamenti: a) realizzazione di punti di attracco temporanei in numero non superiore a cinque nell'area di Marghera, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT; b) manutenzione dei canali esistenti; c) interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

dell'intervento si rinvia alle risultanze esposte nel paragrafo dedicato alla rilevazione di questa Sezione alla data del 30 giugno 2025.

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", rientra l'intervento di 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.*<sup>16</sup>.

A seguito di approfondimento istruttorio volto ad acquisire informazioni aggiornate all'attualità, l'Ente ha richiamato in primo luogo gli esiti dell'assoggettamento del progetto, nel 2012 alla procedura di V.I.A. a seguito della quale era stato ritenuto compatibile dal punto di vista ambientale. I lavori erano pertanto iniziati, ma per ritardo imputabile alla concessionaria non erano stati completati come da cronoprogramma, rimanendo da ultimare alcune opere civili a terra quali viabilità, parcheggi e illuminazione. Considerata la scadenza, nel 2017, del termine quinquennale di validità della V.I.A., con istanza del 25 maggio 2022 l'AdSP MAS ha avviato presso il Ministero della transizione ecologica (Mite) un nuovo procedimento V.I.A., ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. n. 152 del 2006. Con nota del 12 agosto 2022, AdSP MAS ha rappresentato al concessionario la necessità di attendere l'esito della riconferma del parere V.I.A. 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 Commissione tecnica di valutazione impatto ambientale (CTVIA).

L'AdSP MAS ha riferito che nonostante il parere V.I.A. favorevole, la fase di completamento dei piazzali risulta sospesa a causa della pendenza del procedimento penale relativo al sequestro (dell'area e del materiale) di cumuli di terreni ritenuti rifiuti, a seguito del rinvenimento di materiale di risulta trattato, secondo parere ARPAV, in violazione alle normative vigenti e della necessità di una variante al progetto di bonifica relativo *all'hot-spot 2 Est* (21340 del 20 novembre 2023).

---

<sup>16</sup> La società Venice Ro-Port-Mos spa è un concessionario impegnato in un *project financing* avente ad oggetto la costruzione e gestione di un *terminal* portuale per navi traghetti (RoRo, Ro Pax). Il Collegio dei revisori dei conti dell'AdSP ha riferito che "in data 29/07/2010, APV e *Venice New Port Scrl* 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 I anno) di 1800 navi".

Sulla vicenda permangono tutte le criticità segnalate nei precedenti referti con riguardo al mancato raggiungimento della piena operatività del *terminal* a causa dei ritardi nel completamento degli interventi infrastrutturali previsti, alle conseguenti ricadute sull'avvio della gestione affidata alla concessionaria e sul pagamento dei canoni convenuti e all'esigenza di un costante monitoraggio sui tempi di completamento dei lavori, già ripianificati nell'atto aggiuntivo n. 2<sup>17</sup>.

Nel sito *web* del concessionario risulta pubblicato l'invito a manifestare interesse per l'acquisizione di crediti e partecipazioni in Venice Ro-Port Mos S.C.P.A. (complessivamente pari al 97 per cento del capitale sociale) - Nuovo terminal intermodale di Venezia, con scadenza 5 settembre 2025. Nell'ambito di un concordato preventivo aperto presso il Tribunale ordinario di Padova, è stato messo in vendita il 97 per cento di Venice Ro-Port Mos S.C.P.A. - Nuovo terminal intermodale di Venezia.

Quanto al credito vantato nei confronti del concessionario l'Ente ha riferito che, al 31 dicembre 2023, ammonta ad euro 4.220.605,96, di cui euro 3.681.194,48 da corrispondere a partire dall'anno 2024 in rate annuali per l'intero arco temporale di durata della concessione, oltre agli interessi sul debito di anno in anno residuo al tasso pari all'EURIBOR 3 mesi, maggiorato dello *spread* del 2 per cento. Tale dilazione è garantita da polizza fidejussoria.

Al 31 dicembre 2024 il credito ammonta ad euro 4.358.426,95, di cui euro 3.492.414,48 da corrispondere secondo la citata dilazione, euro 204,00 quale ulteriore residuo del saldo al 31 dicembre 2023 ed euro 865.808,47 derivante dal fatturato 2024.

Fermo restando l'accertamento di eventuali danni arrecati all'Autorità dalla riferita persistente criticità legata alla mancata realizzazione del cronoprogramma, discendono da tale situazione

---

<sup>17</sup> L'Autorità 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. Già con determinazione n. 131 del 2 dicembre 2021 questa Corte ha evidenziato che buona parte dei tempi previsti nel cronoprogramma di cui all'atto aggiuntivo 2 risultavano ampiamente superati. Con determinazione n. 60 del 18 marzo 2023 è stato inoltre posto in rilievo che il concessionario ha richiesto con nota del 19 luglio 2021 la liquidazione del contributo pubblico di cui all'atto aggiuntivo n. 2, nella misura di euro 7.000.000. Dai documenti di bilancio emergeva che il Direttore lavori ed il RUP dell'Amministrazione hanno concordato "che il ritardo non è imputabile al Concessionario, bensì è frutto di una non congrua e puntuale previsione contrattuale, in quanto tecnicamente non perseguibile nei tempi proposti e peraltro non significativa nei rapporti contrattuali". Sulla base di tali considerazioni, AdSP MAS ha liquidato il suddetto contributo di euro 7.000.000, compensandolo con la somma di euro 3.003.566,64, dovuta dal concessionario per canoni demaniali maturati e non pagati relativi al periodo 2018-2019-2020 e 2021. Allo stesso modo sono stati compensati i canoni dovuti per il medesimo periodo dal concessionario per l'attività d'impresa (parte fissa e parte variabile), pari a complessivi euro 229.306,32.

in capo all'Ente stringenti obblighi di controllo del rispetto del contratto di concessione anche alla luce dell'art. 46 e 47 del codice della navigazione e tenendo conto dell'art. 7 – Subingresso (art. 46 cod. nav.) del Regolamento sulle concessioni demaniali marittime adottato dall'AdSP MAS (delibera Cdg 10 gennaio 2024 n. 2) in forza del quale “il Concessionario, per poter affidare ad altri soggetti la gestione di attività oggetto della concessione demaniale nonché di attività secondarie nell’ambito della concessione stessa, deve richiedere l’autorizzazione all’AdSP MAS mediante l’inoltro di apposita istanza”.

La tabella seguente riporta gli impegni relativi agli investimenti effettuati dall'AdSP nel biennio 2022 - 2023.

**Tabella 14 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali**

Impegno	Descrizione	2022	2023
Cap 211.10	Acquisto, costruzione, trasformazione opere portuali-immobiliari	17.372.527	21.353.054
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”	179.450.000	109.452.669
Cap. 211.13	Investimenti di cui al PNRR Missione 3 - Componente 2 - Investimento 1.1 Progetto GREEN PORTS		1.916.000
Cap. 211.14	Investimenti di cui al PNRR Missione 2 - Componente 1 - Investimento 2.1 Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo		7.000.000
Cap. 211.15	Manutenzione straordinaria immobili in uso a APV	14.542	121.005
Cap. 211.20	Escavo canali portuali e smaltimento fanghi	1.775.293	4.252.682
Cap. 211.40	Azioni per lo sviluppo strategico del porto	0	0
	<b>Totale</b>	<b>198.612.362</b>	<b>144.095.410</b>

Fonte: Rendiconto AdSP

La seguente tabella espone il costo e lo stato di avanzamento delle opere con indicazione della relativa fonte di finanziamento.

**Tabella 15 - Opere di grande infrastrutturazione**

Denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	Stato di attuazione
Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia - <i>Terminal Container Montesyndial</i>	189.220.597	MISE - DGIAI ora MIMIT-DGIAI 40504509,56, Fondi PNC 35.150.000,00, Fondi Legge di Stabilità 2016 15900000, Fondi FOI 97.666.086,95	Chiusura procedura di gara in data 21/12/2023. Consegnati i lavori il 21/3/2024. Lavori in corso.
AdSP messa in sicurezza del SIN "Venezia - Porto Marghera"	41.690.770	Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) euro 41.690.770	Aggiudicazione il 29/06/2023 dei lavori di "Adeguamento ambientale e riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento nel porto commerciale di Venezia". Consegnati con verbale del 25/09/2023. Lavori in corso. Consegnati i lavori il 29/05/2023 realizzazione "Marginamento tratto di Canale Industriale Sud, sponda sud, prospiciente area Vesta/Ecoprogetto". Contabilizzato il primo SAL il 05/02/2024. Lavori in corso.
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) € 1.000.000,00 (per progettazione)	Esperita gara per progettazione e aggiudicazione dell'appalto. Consegnato il servizio il 15 luglio 2024.
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 (€ 12.000.000) PNRR - Sviluppo logistico per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicolture, floricoltura e vivaismo (€ 7.000.000)	Approvata la progettazione esecutiva. In esecuzione
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 9.390.581,63; Fondi PNRR per lo sviluppo della logistica agroalimentare euro 2.609.418,37; risorse dell'AdSP euro 4.301.000	Aggiudicazione il 13/11/2023. Lavori in esecuzione

Fonte: dati AdSP

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

L'articolo 6, c. 4, lett. a) della l. n. 84 del 1994 affida alle AdSP l'indirizzo, la programmazione, il coordinamento, la promozione e il controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali che si svolgono nella circoscrizione portuale.

Le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'AdSP (*ex artt. 16, c. 3, l. n. 84 cit.*). I requisiti per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio da parte di imprese di attività portuali per conto proprio o di terzi sono previsti per i porti di

Venezia e Chioggia con ordinanza AdSP MAS n. 100 del 3 novembre 2023.

Con riferimento alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni portuali nell'esercizio considerato ex art. 16, c. 7, della l. n. 84 del 1994, secondo cui l'AdSP determina il numero massimo di autorizzazioni che possono essere rilasciate in relazione alle esigenze di funzionamento del porto e del traffico, nel Rendiconto generale si evidenzia che, per il Porto di Venezia, è stata emanata l'ord. n. 92 del 2022 e, per il Proto di Chioggia, l'ord. n. 90 del 2022.

Alla data del 31 dicembre 2023 i soggetti autorizzati a svolgere operazioni portuali nel Porto di Venezia sono n. 21, di cui n. 18 imprese portuali per conto terzi e per conto proprio concessionarie e n. 3 imprese conto terzi, non concessionarie. Alla stessa data i soggetti autorizzati a svolgere operazioni portuali nel Porto di Chioggia sono n. 4, di cui n. 3 imprese portuali per conto terzi concessionarie e n. 1 impresa per conto proprio concessionaria.

Quanto al settore dei servizi specialistici, complementari e accessori al ciclo delle operazioni portuali di cui all'art. 16, c. 1, secondo periodo, la relativa disciplina è contenuta, per entrambi i Porti di Venezia e Chioggia, nell'ord. n. 18 del 2018. Il numero massimo di autorizzazioni all'esercizio dei servizi portuali riferiti a tali prestazioni è stato stabilito, per l'anno 2023, dalle ordinanze n. 88 del 2022 (per il Porto di Venezia) e n. 89 del 2022 (per il Porto di Chioggia).

Alla data del 31 dicembre 2023, le autorizzazioni rilasciate alle imprese per la fornitura di tali servizi specialistici sono n. 39 (n. 30 per il Porto di Venezia e 9 per il Porto di Chioggia) e hanno fatto registrare in favore dell'AdSP MAS entrate complessive pari a 100.698 euro per canoni di autorizzazione ai sensi dell'art. 16.

Per il biennio 2022-2023, sono state disciplinate con ordinanze del Presidente n. 74 del 21 dicembre 2021 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. L'Ente ha precisato che i criteri mirano a verificare la sussistenza delle capacità tecnico organizzativa dell'impresa, come previsto dal regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 31 marzo 1995, n. 585. La valutazione comprende il personale dipendente operativo che si intende impiegare in ambito portuale, i mezzi meccanici sotto il profilo delle caratteristiche tecniche per operare in sicurezza e per i quali deve essere comprovato lo stato manutentivo, oltre all'esperienza portuale in base al lavoro effettivamente svolto e al piano tariffario.

Come riferito nelle precedenti relazioni<sup>18</sup> l’AdSP MAS aveva comunicato di procedere alle proroghe nelle more dell’individuazione di “una soluzione che consideri i due scali di Venezia e Chioggia come un unicum e che preveda quindi l’individuazione di una unica impresa (o ATI) da autorizzare all’erogazione della fornitura di lavoro portuale temporaneo nella circoscrizione territoriale di competenza dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e, dunque, più in particolare, nei porti di Venezia e di Chioggia”.

All’esito di approfondimento istruttorio l’Ente ha riferito che, con ordinanza del Presidente n. 116 del 6 febbraio 2025, si è proceduto all’affidamento del servizio per la fornitura di manodopera temporanea presso il Porto di Venezia a seguito di bando di gara ad evidenza pubblica europea per il periodo da 1° febbraio 2025 al 31 gennaio 2029 e che è in corso il bando ad evidenza pubblica europea per il servizio presso il Porto di Chioggia.

In linea di continuità con i precedenti referti si rileva la criticità della perdurante mancata effettiva unificazione dei due scali che consentirebbe di realizzare economie di gestione per l’efficiente erogazione di un servizio strategico per l’operatività e la competitività dello scalo.

Come evidenziato nel Rendiconto generale l’Ente ha erogato, nell’anno in considerazione, l’importo di euro 94.930,80 per lo svolgimento di corsi di formazione dedicata alle imprese autorizzate alla fornitura di manodopera temporanea nei porti di Venezia e Chioggia ai sensi dell’art. 17 c. 15 bis della l. 84, che prevede la possibilità per le AdSP di destinare una quota non eccedente il limite prescritto al finanziamento della formazione del personale dell’impresa al fine di sostenerne occupazione, rinnovamento e aggiornamento professionale.

---

18 Determinazione Corte dei conti Sezione enti n. 60 del 18 maggio 2023.

## 6. TRAFFICO PORTUALE

Nel corso dell'esercizio in esame i traffici portuali delle merci hanno registrato un calo di circa il 5,2 per cento rispetto al 2022, raggiungendo 24 milioni di tonnellate (-1,3 milioni di tonnellate circa) correlato alla diminuzione dei traffici del Porto di Venezia del 5,4 per cento e alla situazione stazionaria del porto di Chioggia, che registra volumi in linea con quelli del 2022. In particolare, il porto di Venezia nel 2023 ha fatto registrare volumi totali di circa 23,3 milioni di tonnellate, in calo del 5,4 per cento rispetto all'anno precedente (-1,3 milioni di tonnellate). Il settore industriale e quello petrolifero evidenziano una dinamica in diminuzione rispettivamente del -26,1 per cento (pari a 950 mila tonnellate) e del -17,8 per cento (pari a 1,1 milioni di tonnellate). Il settore commerciale evidenzia un tasso positivo del 5,3 per cento (pari a circa 800 mila tonnellate). Il porto di Chioggia, come detto, ha fatto segnare volumi di traffico in linea con quelli del 2022, arrivando a raggiungere circa 750 mila tonnellate movimentate.

La composizione complessiva dei traffici per settore rimane in linea con quella del 2022 per il comparto commerciale, confermando che tale tipologia di traffico continua a prevalere sulle altre; si evidenzia, invece, un calo per quello industriale e quello petrolifero. Nel 2023 la composizione dei traffici risulta la seguente: 66,3 per cento commerciale (59,8 per cento nel 2022, 11,5 per cento industriale (14,6 per cento nel 2022), 22,2 per cento petrolifero (25,6 per cento nel 2022).

Il settore delle rinfuse liquide ha fatto registrare una flessione pari al 15,3 per cento, con una diminuzione di circa 1,2 milioni di tonnellate, imputabili soprattutto ai traffici dei prodotti raffinati (-18,1 per cento pari a -1,15 milioni di tonnellate circa) e a quello dei prodotti chimici (-6,2 per cento pari a circa 75 mila tonnellate). In ripresa, invece, le altre rinfuse liquide (+3,4 per cento pari a circa 12 mila 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 diminuire i propri volumi di traffico rispetto al 2022, con una decrescita di circa 0,25 milioni di tonnellate, pari a -3,3 per cento. Tale decrescita è dovuta dai seguenti settori merceologici: cereali -30,1 per cento (- 200 mila tonnellate circa), carbone - 39,0 per cento (-710 mila tonnellate circa) oltre che ai prodotti chimici con un decremento del - 14,4 per cento (-40 mila tonnellate circa). In positivo si rilevano i settori dei prodotti metallurgici +33,0 per cento (+550 mila tonnellate circa), così come quello dei minerali e

cementi +11,1 per cento (+180 mila tonnellate circa). Il settore delle merci evidenzia una crescita rispetto al 2022 (+1,2 per cento pari a circa 125mila tonnellate). Questo risultato è stato determinato dalla crescita dei *ro-ro* (+13,0 per cento pari a circa 260 mila tonnellate), delle merci varie (+2,0 per cento pari a circa 52 mila tonnellate) mentre si registra un calo nel settore dei contenitori che vede una diminuzione del -3,5 per cento pari a circa -190 mila tonnellate. I traffici *container* passano da 534 mila del 2022 a 491 mila del 2023 con un calo pari a 8 punti percentuali. Per quanto riguarda il settore passeggeri, nel corso del 2023, si registra una crescita con una movimentazione di circa 715 mila passeggeri totali a fronte dei quasi 390 mila del 2022. Le "crociere" (560mila unità) denotano il forte incremento di +314mila unità e i "traghetti" registrano un aumento dei passeggeri trasportati del +17,1 per cento pari a circa 13 mila unità, stazionaria la componente "navi veloci" con una lieve flessione (-0,8 per cento pari a circa 500 unità).

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

Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	2022			2023		
	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi
Rinfuse liquide, di cui:	<b>7.865.119</b>	<b>7.317.998</b>	<b>547.121</b>	<b>6.654.485</b>	<b>6.207.373</b>	<b>447.112</b>
petrolio grezzo	0	0	0	0	0	0
prodotti raffinati	6.318.058	5.963.751	354.307	5.170.947	4.858.756	312.191
gas	0	0	0	0	0	0
Prodotti chimici	1.208.753	1.093.489	115.264	1.133.647	1.119.372	14.275
altre rinfuse liquide	338.308	260.758	77.550	349.891	229.245	120.646
Rinfuse solide, di cui:	<b>7.691.413</b>	<b>7.490.662</b>	<b>200.751</b>	<b>7.434.803</b>	<b>7.199.891</b>	<b>234.912</b>
cereali	685.983	671.376	14.607	479.300	446.600	32.700
mangimi	1.377.234	1.377.234	0	1.224.664	1.218.595	6.069
carbone	1.827.472	1.827.472	0	1.114.235	1.114.235	0
minerali	1.647.432	1.647.432	0	1.830.513	1.799.190	31.323
metallurgici	1.650.614	1.563.082	87.532	2.196.656	2.107.984	88.672
prodotti chimici	268.926	252.775	16.151	230.017	216.751	13.266
altre rifiute solide	233.752	151.291	82.461	359.418	296.536	62.882
<b>Totale merci alla rinfusa</b>	<b>15.556.532</b>	<b>14.808.660</b>	<b>747.872</b>	<b>14.089.288</b>	<b>13.407.264</b>	<b>682.024</b>
<b>Merci varie in colli, di cui:</b>	<b>9.803.334</b>	<b>5.693.677</b>	<b>4.109.657</b>	<b>9.928.895</b>	<b>5.710.642</b>	<b>4.218.253</b>
contenitori	5.282.763	2.415.704	2.867.059	5.094.711	2.359.511	2.735.200
ro-ro	2.011.358	973.489	1.037.869	2.273.494	1.083.315	1.190.179
altro	2.509.213	2.304.484	204.729	2.560.690	2.267.816	292.874
<b>Tonnellaggio totale merci movimentate</b>	<b>25.359.866</b>	<b>20.502.337</b>	<b>4.857.529</b>	<b>24.018.183</b>	<b>19.117.906</b>	<b>4.900.277</b>
N° navi	3.064			3.144		
N° passeggeri	<b>387.856</b>	<b>175.345</b>	<b>171.094</b>	<b>714.949</b>	0	0
di linea	129.562	68.088	61.475	154.344		
crocieristi	<b>258.294*</b>	<b>107.257</b>	<b>109.619</b>	<b>560.605</b>		
N° contenitori T.E.U. <b>movimentati</b> di cui:	<b>534.027</b>	<b>284.435</b>	<b>249.592</b>	<b>491.118</b>	<b>257.045</b>	<b>234.073</b>
pieni	373.877	149.021	224.856	346.502	141.827	204.675
vuoti	160.150	135.414	24.736	144.616	115.218	29.398
N° contenitori <b>movimentati</b> di cui:	<b>321.632</b>	<b>170.429</b>	<b>151.203</b>	<b>299.432</b>	<b>156.736</b>	<b>142.696</b>
pieni	231.503	98.665	132.838	215.447	95.118	120.329
vuoti	90.129	71.764	18.365	83.985	61.618	22.367

\*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 gli sbarchi e gli imbarchi.

Fonte: Rendiconto AdSP

## 7. GESTIONE DEL DEMANIO

Ai sensi dell'art. 22 d.lgs. n. 169 del 2016 i limiti territoriali delle AdSP sono identificati negli ambiti portuali delle preesistenti Autorità portuali, nonché dagli ambiti portuali, quali aree demaniali marittime, opere portuali e antistanti specchi acquei dei porti non già sede di Autorità portuale.

Gli ambiti demaniali marittimi portuali di competenza dell'AdSP MAS comprendono gli ambiti dell'Autorità portuale di Venezia di cui al d.m. del 6 aprile 1994 (fino al d.m. 21 marzo 2014), gli ambiti demaniali marittimi portuali del porto di Chioggia, già gestiti dalla locale Capitaneria di Porto e gli ambiti demaniali marittimi portuali già gestiti dall'Aspo Spa e si estendono ai seguenti quattro comuni: Venezia, Cavallino Treporti, Mira e Chioggia.

La legge di riforma portuale del 2016 ha attribuito all'Autorità il compito di provvedere alla gestione del porto di Chioggia, subentrando e sostituendo i soggetti a ciò preposti prima dell'entrata in vigore del d.lgs. n. 169, ossia la Capitaneria di Porto e la Camera di Commercio, per il tramite dell'Azienda speciale per il Porto di Chioggia - Aspo.

Nel Comune di Chioggia sono compresi gli specchi d'acqua e 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 la parte denominata "Ai Saloni" e per le aree di "Val Da Rio", definite già demanio marittimo e di fatto in giurisdizione dell'AdSP MAS, sono stati svolti con la locale Capitaneria di Porto incontri tecnici e sopralluoghi volti a pianificare il passaggio delle pratiche concessorie e si è dato corso a tutte le attività di gestione e tutela dei beni demaniali ai fini della completa disciplina delle attività e insediamenti già esistenti.

Nel precedente referto, al quale si rinvia per esigenze di sintesi, questa Sezione ha 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 CCIAA, proprietaria di Aspo evidenziando cionondimeno come il permanere, in capo a tale Azienda speciale, oltre che delle attività di gestione delle infrastrutture del comprensorio portuale di Chioggia anche dei beni funzionali a tali attività, ancora ad essa intestati, rappresenti un'anomalia da superare nel breve periodo al fine di pervenire alla completa unificazione della gestione del demanio sotto la competenza della AdSP.

All'esito di approfondimento istruttorio volto ad acquisire informazioni aggiornate in ordine

al superamento delle criticità evidenziate, l’Ente ha comunicato che si è conclusa la procedura di accertamento dei requisiti di demanialità dei fabbricati<sup>19</sup>, in attuazione delle determinazioni assunte dalla Conferenza di servizi del 16 novembre 2021, avente ad oggetto la definizione delle modalità di subentro di AdSP MAS nella gestione del porto di Chioggia relativamente ai fabbricati portuali ricadenti nell’ambito portuale denominato Val da Rio, di cui al verbale di delimitazione n. 50, approvato con decreto n. 16 del 23 maggio 2019 intestati alla CCIAA ed in uso ad Aspo. Nelle more dell’iscrizione da parte dell’Agenzia del Demanio – Direzione Regionale del Veneto presso la Ragioneria territoriale dello Stato di Venezia e di volturazione presso l’Ufficio provinciale del territorio di Venezia di tutti i fabbricati oggetto della procedura di accertamento, questi sono, dalla data di sottoscrizione dei verbali, gestiti dall’AdSP MAS che ha provveduto, per la regolarizzazione di tutte le occupazioni insistenti negli stessi fabbricati, al rilascio dei rispettivi titoli concessori.

L’Autorità ha riferito che dal 26 marzo 2024 è operativo il presidio del porto di Chioggia presso il fabbricato demaniale n. 951 a Val Da Rio, con la presenza di personale della Direzione demanio per 2 giorni a settimana, al fine di agevolare i rapporti con i concessionari di Chioggia e vigilare sul demanio marittimo di competenza. Nel corso del 2024 è stato concluso il procedimento demaniale di aggiornamento della circoscrizione demaniale ricadente lungo il perimetro del Canale Lombardo interno fino alla fine della Canaletta Cementi e il 31 maggio 2024 è stato sottoscritto il verbale di riordino del tratto Canale Lombardo interno.

Con specifico riguardo al procedimento di delimitazione del porto di Chioggia l’Ente ha riferito che, in accordo con la Capitaneria di Porto di Chioggia e l’Agenzia del Demanio – Direzione Regionale del Veneto, ha attivato una serie di tavoli tecnici per attività propedeutiche all’avvio del procedimento demaniale volto al completamento della delimitazione ai sensi dell’art. 32 cod. nav. o ampliamento ai sensi dell’art. 33 cod. nav. di quei sedimi privati esclusi dal precedente procedimento di delimitazione di cui ai verbali nn. 49 e 50 del 2019 nell’area di Punta Colombi a Val Da Rio, sui quali insistono gli impianti del Deposito Gpl di Costa Bioenergie. L’AdSP ha richiesto inoltre l’avvio del procedimento di incameramento ai sensi dell’art. 49 cod. nav. della “Banchina A” a Val Da Rio. Per quanto riguarda l’esatta identificazione dei confini demaniali delle aree prospicienti il Canale

---

<sup>19</sup> Avviata dalla Commissione composta dalla Capitaneria di Porto di Chioggia, dall’Agenzia del Demanio – Direzione regionale del Veneto, dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia e dall’AdSP MAS.

Lombardo esterno nella sezione portuale di Val Da Rio, l'Ente ha riferito che intende procedere con l'avvio della terza fase di delimitazione del porto di Chioggia e che a tal fine ha provveduto ad effettuare una prima estrazione dei possibili mappali coinvolti e intende avviare la verifica catastale sulla proprietà dei medesimi. Successivamente, una volta individuati tutti i soggetti coinvolti l'Ente procederà a richiedere l'avvio del procedimento di delimitazione.

In linea di continuità con le osservazioni di cui al precedente referto, si evidenzia la necessità di proseguire nel percorso avviato al fine di definire tutte le procedure preordinate alla completa unificazione della gestione del demanio rientrante nella competenza della AdSP.

L'Autorità ha riferito che con delibera n. 2 del 10 gennaio 2024 il Cdg ha approvato il Regolamento sulle concessioni demaniali al fine di adeguare la disciplina al decreto del Mit adottato di concerto con il Mef, n. 202 del 28 dicembre 2022, in tema di rilascio di concessioni di aree e banchine e al successivo decreto del Mit del 21 aprile 2023 n. 110, recante le linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento.

Con ordinanza del Presidente n. 101 del 13 dicembre 2023, l'AdSP MAS ha adottato il tariffario canoni demaniali per l'anno 2023. Le tariffe unitarie di cui al d.l. n. 400 del 1993, recante disposizione per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime, convertito con l. n. 494 del 1993 sono state adeguate a seguito dell'emissione del Decreto Mit n. 321 del 30 dicembre 2022, riguardante gli aggiornamenti relativi all'anno 2023 delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime di cui si è riferito nel primo capitolo dell'odierno referto.

Con ordinanza del Presidente n. 109 del 5 giugno 2024 l'AdSP MAS ha adottato il tariffario dei canoni demaniali per l'anno 2024. Le tariffe unitarie sono state adeguate a seguito dell'emissione del decreto Mit n. 389 del 18 dicembre 2023. Nel corso dell'anno 2024 il "Tariffario canoni demaniali anno 2024" è stato poi aggiornato con ordinanze n. 111 e 112 rispettivamente del 22 luglio 2024 e del 13 agosto 2024.

La tabella che segue espone le entrate accertate e riscosse per canoni da concessioni demaniali negli esercizi 2022 e 2023, 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
2023	30.812.226	57.477.102	53,61	20.720.473	67,25

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto AdSP

Nel periodo in esame gli accertamenti per canoni da concessioni demaniali risultano in aumento, attestandosi a euro 30,81 mln (26,99 mln nel 2022). L'aumento interessa anche le riscossioni, che si attestano ad euro 20,72 mln (13,42 mln nel 2022). I canoni demaniali rappresentano il 53,61 per cento delle entrate correnti, e ne risultano la principale voce, precedendo le tasse portuali e di ancoraggio, i proventi per autorizzazioni di impresa.

Rispetto al totale del residuo attivo per canoni da concessione di euro 19.216.765 il peso del credito vantato dall'Ente nei confronti del concessionario "Venice Ro.Port.Mos. s.c.p.a." al 31 dicembre 2023 è di euro 4.220.605,96 pari al 21,96 per cento.

## 8. PARTECIPAZIONI

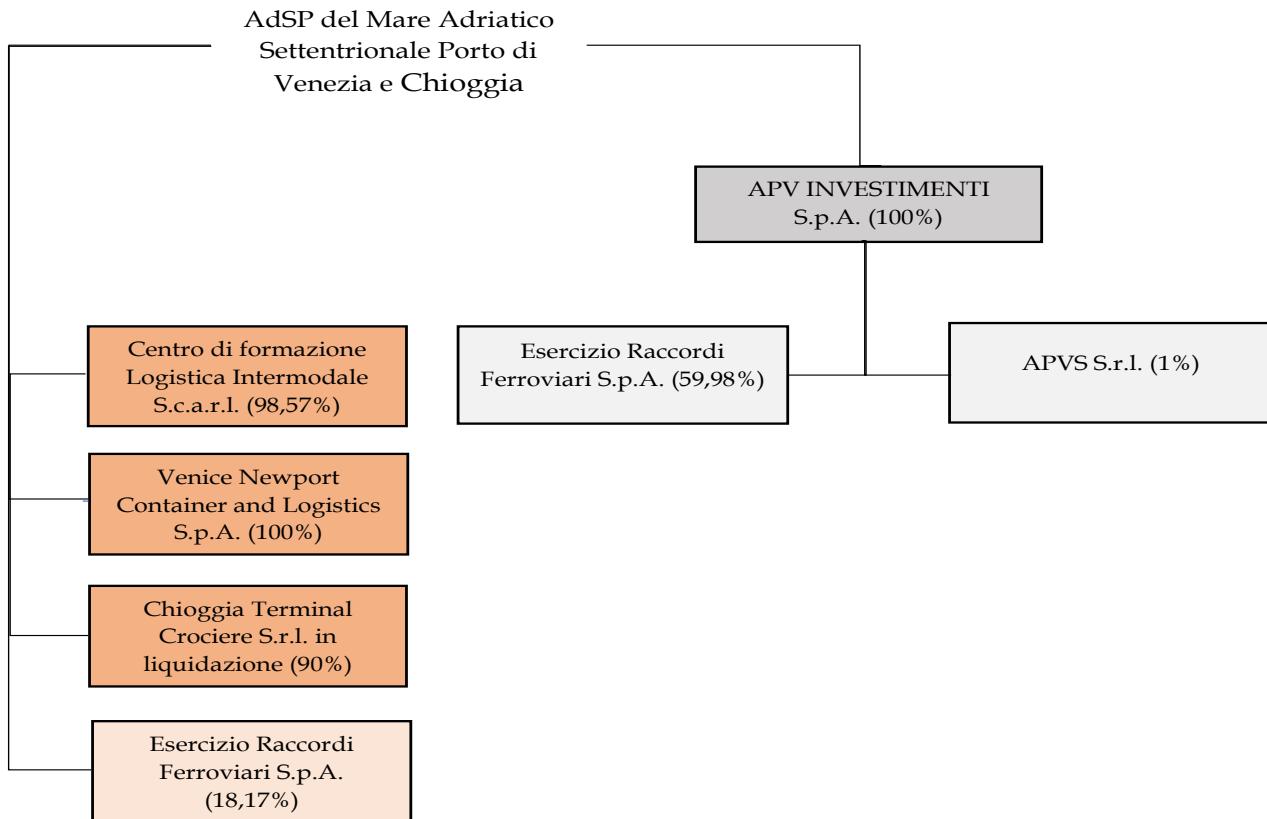
L'AdSP con i decreti n. 1034 del 29 dicembre 2023 e n. 1251 del 31 dicembre 2024, ha adottato i provvedimenti di revisione periodica ex art. 20 del d.lgs. del 19 agosto 2016, n. 175 (Testo Unico Società Partecipate) contenenti la situazione delle partecipazioni detenute, rispettivamente, al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2023.

Alla data del 31 dicembre 2023 risultano detenute le partecipazioni indicate nel precedente piano di revisione periodica, tra le quali le società *APV Investimenti Spa*, iscritta all'elenco delle *in house* e la *Venice Newport Container and Logistics Spa*, per le quali, come riferito nel precedente referto, l'Ente aveva dichiarato che nel 2023 avrebbe valutato una possibile razionalizzazione. Dai dati pubblicati nell'area Amministrazione trasparente del sito istituzionale si evince l'incremento nel 2024 della partecipazione di APV investimento spa nella società ERF spa, che risulta del 60,40 per cento (rispetto al 59,98 per cento del 2023), come riferito nell'apposito paragrafo.

Con delibera n. 9 del 24 aprile 2024 il Cdg ha approvato l'acquisizione di 54.245 azioni dell'Interporto di Rovigo Spa detenute dalla provincia di Vicenza, rappresentanti l'1,39 per cento del capitale sociale, finalizzata alla promozione di collegamenti logistici intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'art. 46 del d.l. n. 201 del 2011, convertito con modificazioni dalla l. n. 214 del 2011. A seguito della deliberazione di questa Corte n. 114 dell'11 luglio 2024 ex art. 5, c. 3 TUSP, che ha espresso parere negativo sulla delibera dell'organo amministrativo, l'Ente, con la terza variazione del preventivo 2024, ha apportato apposita riduzione allo stanziamento del capitolo 213.10 (110.000) relativamente alla parte destinata all'acquisizione delle azioni di cui alla delibera del n. 9 richiamata, non avendo perfezionato l'operazione, come evidenziato dal Collegio dei revisori nella seduta del 15 novembre 2024 (verbale n. 26 in pari data).

La figura che segue rappresenta la situazione complessiva dell'*asset* societario alla data del 31 dicembre 2023.

**Figura 2 - Assetto delle partecipazioni dell'AdSP**



Fonte: Revisione periodica delle partecipazioni dell'AdSP detenute al 31 dicembre 2023.

## 8.1 APV Investimenti Spa

*APV Investimenti Spa*, 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. Dal provvedimento di revisione periodica risulta che è allo studio la possibile aggregazione con altra società interamente partecipata (Vncl Spa) al fine di ottimizzare operatività ed economicità della gestione e che sarà presentato interpello per chiarire aspetti fiscali dell'operazione all'Agenzia delle Entrate.

Il bilancio 2023 evidenzia un utile di euro 307.319 (468.858 nel 2022), il valore della produzione

è in aumento passando da euro 3.622.011 nel 2022 a 3.750.717 nel 2023, dovuto all'incremento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (da euro 3.279.267 ad euro 3.624.739 nel 2023); gli altri ricavi e proventi invece diminuiscono, passando da euro 342.745 ad euro 125.978. I costi della produzione passano da euro 3.103.004 ad euro 3.357.927. Il patrimonio netto si attesta nel 2023 a 12.011.105 (11.703.786 nel 2022).

## **8.2 Venice newport container and logistics Spa - 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 inserita nell'elenco delle Amministrazioni pubbliche annualmente - pubblicato dall'Istat, Sezione Altre amministrazioni locali - comprese nel conto economico consolidato ai sensi dell'art. 1, c. 3 della l. 31 dicembre 2009, n. 196.

Il bilancio 2023 evidenzia un utile di euro 304.061 (euro 283.737 nel 2022); il valore della produzione è in aumento, passando da euro 3.921.119 ad euro 4.188.994 nel 2023. I costi della produzione sono in aumento da euro 3.613.420 ad euro 3.886.902 nel 2023. Il patrimonio netto presenta l'incremento da euro 113.490.029 nel 2022 ad euro 113.794.090.

## **8.3 Esercizio Raccordi Ferroviari – ERF Spa**

Nell'apposita sezione amministrazione trasparente dedicata alle società partecipate si evidenzia che la società ha ad oggetto l'esecuzione di trasporti ferroviari per conto dei propri soci e per conto delle altre Aziende che esercitano attività industriale o commerciale nella zona di Marghera per il loro collegamento con la rete ferroviaria nazionale.

Quanto alla quota di partecipazione dell'AdSP MAS nella società, la sezione Amministrazione trasparente del sito istituzionale dedicata alle società partecipate mostra, alla data del 31 dicembre 2024, la partecipazione diretta del 39,60 per cento e indiretta, tramite APV Investimenti Spa, del 60,40 per cento. Le risultanze del rendiconto gestionale al 31 dicembre 2023 esibiscono una partecipazione diretta al capitale sociale del 18,17 per cento e una partecipazione indiretta, tramite APV Investimenti Spa, pari a 59,98 per cento.

Con decreto del Presidente dell'AdSP MAS n. 939 del 12 giugno 2023 è stato individuato, tra i servizi di interesse generale dell'Ente, quello di manovra ferroviaria in ambito portuale.

La società mista pubblico privato ERF Spa, già affidataria del servizio di manovra ferroviaria portuale nel porto di Venezia (con ordinanza APV n. 290 del 2008), è stata individuata quale Gestore unico del servizio di manovra dell'operatore comprensoriale AdSP MAS con ordinanza n. 3 del 2017 sino al 31 dicembre 2023. Il servizio è stato prorogato con delibera del Cdg n. 15 del 30 luglio 2024 sino al 31 dicembre 2024, nelle more dell'individuazione delle modalità di affidamento del servizio di manovra. Essendo in scadenza la proroga e relativa concessione demaniale, l'Autorità con delibera del Cdg n. 17 del 25 settembre 2024, ha approvato l'acquisizione di 524.554 azioni della società detenute da soci privati, rappresentanti il 21,85 per cento del capitale sociale, per il corrispettivo pari al valore, pro quota, del patrimonio netto contabile alla data del 31 dicembre 2022, per un valore massimo di acquisto di euro 976.716,72 in vista del successivo affidamento *in house* del servizio.

All'esito della trasmissione del provvedimento a questa Corte ai sensi e per gli effetti dell'art. 5, c. 3 del d.lgs. n. 175 del 2016 la Sezione, con determinazione n. 152 del 7 novembre 2024, ha dichiarato il non luogo a provvedere in ordine alla specifica operazione, estranea al perimetro applicativo dell'art. 5, c. 3, del TUSP, trattandosi di fattispecie di acquisizione integrante una ipotesi di consolidamento della partecipazione di controllo già detenuta, non mancando di evidenziare, *per incidens*, quale parametro di sana gestione delle risorse pubbliche, che l'eventuale ricorso all'affidamento *in house* implica comunque la puntuale valutazione non solo in ordine ai benefici attesi per la collettività rispetto al ricorso al mercato, ma anche sotto il profilo dell'economicità dell'operazione.

Con decretazione n. 737 dell'11 dicembre 2024 l'AdSP ha disposto l'acquisizione di 507.752 azioni della società ERF Spa detenute dai soci privati (524.554 azioni), al netto di quelle detenute dalla stessa società (16.802 azioni proprie delle quali, ai fini del perfezionamento dell'operazione, non è stato ritenuto necessaria l'acquisizione), per un valore massimo di acquisto di euro 945.431,49, impegnando la spesa complessiva di 1.000.000 di euro sullo stanziamento 2024 del capitolo delle uscite 213.10 "partecipazioni in società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati all'autorità".

Nel provvedimento di approvazione del primo elenco di variazioni al bilancio preventivo 2024, si registra, nella parte uscite, la variazione di euro 1.110.000 riferiti alla partecipazione in

società. Al riguardo, come si evince dalla relazione dell’organo di controllo interno in data 26 luglio 2024, il Collegio dei revisori, con particolare riferimento alle maggiori uscite per la partecipazioni in società ha invitato l’ente “a tenere in debito conto i limiti ed i principi posti in materia di acquisto delle partecipazioni contenuti nel recente parere della Corte dei conti espresso con determinazione n. 114 dell’11 luglio 2024 specificamente rivolta all’acquisto della partecipazione nella società Interporto di Rovigo spa”. Nel parere negativo si poneva tra l’altro in rilievo, nell’ambito dei compiti assegnati dalla legge all’AdSP, la necessità di tenere conto oltreché del presupposto indefettibile del legame di “stretta necessarietà” fra le attività esercitate dalla società e i fini istituzionali propri delle Autorità, anche quella di assicurare l’ottimale impiego delle pubbliche risorse previa accurata valutazione comparativa dei profili di convenienza economica, efficacia, efficienza ed economicità della scelta, avendo a riferimento le modalità alternative di perseguimento del pubblico interesse e della relativa sostenibilità finanziaria. Si evidenziava in quella sede la possibilità ai sensi dall’art. 6, c. 11, ultimo periodo, della l. 28 gennaio 1994, n. 84 di assumere partecipazioni a carattere societario “di minoranza” in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale.

Come detto, con la terza variazione del preventivo 2024 l’Ente si è poi conformato a quanto indicato da questa Corte con determinazione n. 114 dell’11 luglio 2024 apportando apposita riduzione (nella misura di euro 110.000) allo stanziamento del capitolo 213.10.

Come si evince dal sito istituzionale, con delibera del CdG 18 dicembre 2024, n. 21 l’AdSP ha disposto l’affidamento *in house*, per la durata di 5 anni alla società ERF Spa, del servizio di interesse generale di manovra ferroviaria nel comprensorio ferroviario di Venezia Marghera scalo, ivi inclusa la gestione delle reti e degli impianti funzionali al servizio. La società viene individuata quale Gestore unico del comprensorio, per lo svolgimento del servizio di manovra a partire dal 1° gennaio 2025 in considerazione della convenienza dell’affidamento *in house* motivata anche in ragione di “servizi non prestati dal mercato e/o prestati a condizioni meno favorevoli”.

La delibera risulta condizionata sospensivamente alla formalizzazione degli adempimenti previsti dal d.lgs. n. 175 del 2016 e alle conseguenti necessarie modifiche dello statuto ai fini della realizzazione dell’assetto organizzativo di cui all’art. 16 TUSP. Non risulta allo stato pubblicato sul sito istituzionale lo statuto della ERF Spa. Questa Corte si riserva di fornire

aggiornamenti nell’ambito del referto relativo all’esercizio 2024.

Nel 2023 il bilancio della società si è chiuso con un utile di euro 52.020, nel 2024 di euro 15.293 (perdita di euro 439.510 nel 2022). Il valore della produzione nel 2023 è pari ad euro 4.613.954 (4.068.786 nel 2022) e il patrimonio netto a euro 4.520.806 (4.468.787 nel 2022).

## **8.4 APVS Srl**

La società ha per oggetto l’esercizio dell’attività di assunzione, gestione e disposizione di partecipazioni. Per le informazioni di dettaglio si rinvia al precedente referto evidenziando che trattasi di partecipazione indiretta dell’1 per cento dell’AdSP attraverso la APV Investimenti spa e che nel provvedimento di ricognizione periodica delle partecipazioni al 31 dicembre 2023 risulta che l’Ente valuterà nel corso del 2025 la strategicità del mantenimento della partecipazione indiretta nella società e delle eventuali misure di razionalizzazione da avviare. La società ha chiuso il bilancio 2022 con una perdita di 82.057 (- 84.467 nel 2021). Il risultato di esercizio riferito al 2023 risulta nel provvedimento di revisione periodica ND, non dato.

## **8.5 Chioggia Terminal crociere Srl in liquidazione**

Nell’ambito del subentro dell’AdSP nella gestione del porto di Chioggia, l’Autorità ha acquisito a titolo gratuito nel 2019 le quote di controllo (90 per cento) della Chioggia Terminal Crociere Srl, gestore dell’attività crocieristica nel porto clodiense, già nella titolarità della CCIAA. 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, la società CTC Srl è stata sciolta e messa in liquidazione giusta delibera del 10 aprile 2022.

La CTC Srl ha chiuso il bilancio 2023 con una perdita di euro 89.643 (perdita di euro 25.088 nel 2022), con un valore della produzione di euro 16.946 nel 2023 (euro 52.428 nel 2022). Dalla relazione di revisione periodica delle partecipazioni risulta che la Società si occupa dell’esercizio delle attività portuali e ricettive connesse al traffico passeggeri nel porto di Chioggia, della gestione degli ormeggi, manutenzione delle infrastrutture portuali, vigilanza, pulizia delle aree, illuminazione, progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture portuali etc. e che si prevede la conclusione della liquidazione nel corso del 2025 considerato che la

dilazione dei tempi è legata alla difficoltà di liquidare un *asset* patrimoniale costituito da passerella portuale, bene a destinazione specifica con un mercato estremamente ridotto.

## **8.6 Centro di formazione logistica intermodale - Società consortile a responsabilità limitata (CFLI)**

Si tratta di 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, che organizza corsi di qualificazione/riqualificazione e percorsi di inserimento lavorativo a favore delle aziende, avvalendosi di contributi comunitari, 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](http://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".

Il bilancio 2023 chiude con un risultato positivo di euro 19.984 (14.640 nel 2022 e con un valore della produzione di euro 1.119.336 (1.018.494 nel 2022). Il patrimonio netto è pari a euro 123.651 nel 2023 (103.667 nel 2022).

## **9. CONTENZIOSO**

Anche nel corso dell'anno 2023 si registrano rilevanti richieste di risarcimento danni da patologie conseguenti ad esposizione ad amianto, con perdurante significativo impatto sul bilancio dell'AdSP MAS. Nell'esercizio considerato si registra la diminuzione dell'esborso a seguito di condanna dell'Ente che ammonta a poco meno di 4.000.000 euro (euro 6.000.000 negli anni 2022 e 2021).

Quanto alle azioni di rivalsa dell'Inail nei confronti dell'Ente per prestazioni erogate dall'Istituto per malattia professionale dei lavoratori portuali, le domande di Inail in rivalsa ammontano, nell'esercizio in esame, a circa euro 1.917.527,43, oltre ad interessi (euro 1.514.606 nel 2022).

Con riferimento al pregresso contenzioso avente ad oggetto la corresponsione di contributi per la manutenzione ordinaria di opere portuali, dal rendiconto generale si evince che, nell'esercizio in esame, il Mit ha effettuato il pagamento di euro 327.830,25, in esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato, Sez. V, n. 6694 del 29 luglio 2022 di parziale accoglimento dell'appello proposto dall'Ente avverso la sentenza Tar Veneto n. 1094 del 26 ottobre 2015.

Tra i procedimenti pendenti nel 2023 si richiama un contenzioso in materia di responsabilità civile risalente al 2016. L'Ente aveva convenuto avanti il Tribunale di Venezia la società esecutrice dei lavori e il professionista che si era occupato della direzione lavori e della progettazione esecutiva dell'opera invocando la responsabilità ex art. 1669 c.c. per il cedimento della banchina "Berica 2", collaudata nel 2008, che aveva reso inagibile all'uso anche l'area interessata e lo specchio acque prospiciente allo stazionamento di mezzi e all'ormeggio di navi. Con sentenza n. 1412 depositata il 28 luglio 2023 il Tribunale civile di Venezia ha accolto la domanda risarcitoria dell'AdSP MAS nei confronti delle parti convenute, condannate in solido al versamento della somma complessiva di 2.521.000 euro, oltre Iva e interessi.

La sentenza è stata oggetto di impugnazione ma, come si evince dal rendiconto generale 2024, il giudizio d'appello è stato dichiarato estinto a seguito della richiesta dell'impresa appellante dell'esecuzione in forma specifica dell'opera, alla quale ha fatto seguito apposito atto transattivo in forza del quale la parte soccombente dovrà redigere il nuovo progetto e darne esecuzione secondo termini convenuti.

Con riferimento al giudizio sul risarcimento dei danni asseritamente subiti da una società in conseguenza del diniego della concessione demaniale del 29 marzo 2021, pendeva,

nell'esercizio considerato, ricorso in Cassazione proposto da AdSP MAS avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 10685 del 2023 di parziale accoglimento del ricorso promosso dalla società per la riforma della sentenza del Tar Veneto n. 1560 del 2022, con condanna dell'Ente al risarcimento dei danni per responsabilità precontrattuale, quantificati in 87.520,50 euro, oltre interessi legali e rivalutazione. Come si evince dal rendiconto 2024 la Corte di cassazione ha dichiarato inammissibile il ricorso.

Tra i contenziosi in cui l'AdSP è parte passiva, si rilevano n. 9 ricorsi proposti dalla società Veneziana Energia risorse idriche territorio ambiente servizi - Veritas avanti il Tar per il Veneto, contro l'Autorità e il Mit con i quali è stato chiesto l'accertamento della violazione dell'art. 39 del Codice della Navigazione (r.d. 30 marzo 1942 n. 327) e dell'art. 37 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (d.p.r. 15 febbraio 1952 n. 328), nella parte in cui viene stabilito e richiesto dall'Ente un canone demaniale "a corpo" e non meramente cognitorio, ai sensi dell'art. 39 cod. nav. ex adverso invocato.

In tali ricorsi viene chiesta anche la condanna dell'Amministrazione resistente, costituitasi nei giudizi con patrocinio dell'Avvocatura distrettuale dello Stato di Venezia, alla restituzione di quanto già versato dalla ricorrente a titolo di canone concessorio. Il valore delle suddette controversie è complessivamente pari circa a circa 2.200.000 euro.

La vicenda inerisce alla presunta illegittima mancata applicazione del canone demaniale nella misura cognitoria riferita a concessioni destinate allo svolgimento di attività di pubblico interesse (tra le quali il servizio idrico integrato), asseritamente esenti dall'onere concessorio nella misura pretesa dall'Autorità. Secondo Veritas Spa, la propria natura giuridica di società *in house* a capitale interamente pubblico, l'attività di servizi pubblici locali che essa svolge negli ambiti territoriali di riferimento e, in particolare, del servizio idrico integrato rispondente a finalità di pubblico interesse, renderebbero la pretesa avanzata da AdSP MAS illegittima.

Dalle relazioni ai rendiconti 2022 e 2023 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 debitrici 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.

Dal rendiconto 2023 risulta che l’Inail, con delibera del 4 aprile 2023, ha proposto l’ammissione delle posizioni AdSP MAS fissando la quota percentuale del concorso del Fondo vittime amianto di cui all’art. 1, c. 278, della l. n. 208 del 28 dicembre 2015, nella misura del 91,33 per cento per l’anno 2021 e nella misura del 86,33 per cento per l’anno 2022 (rispettivamente di 4.886.782,24 euro sull’istanza 2021 e 1.824.782,06 euro sull’istanza 2022). Considerato che nel mese di dicembre 2023 sono pervenute all’Istituto le risorse relative all’anno 2022, ad inizio 2024 Inail ha proceduto al pagamento della somma di 1.824.842,08 euro in favore di AdSP MAS. Quanto alle istanze dell’anno 2021, alla data di approvazione del rendiconto 2024 l’Ente è in attesa dei fondi del Ministero del lavoro che a quella data non risultano ricevuti dall’Inail. La parte vincolata dell’avanzo di amministrazione mostra nell’esercizio 2023 la consistenza del fondo rischi da soccombenza cause pari ad euro 11.097.877,20.

## **10. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE**

Il rendiconto generale 2023 è stato approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 5 del 24 aprile 2024 e successivamente dal Mit, previo parere favorevole del Mef, con nota del 17 giugno 2024. Al bilancio consuntivo 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 è pari ad euro 16.189.892 (15.278.690 nel 2022). Come si evince dalla relazione del Collegio dei revisori al Rendiconto l'organo di controllo interno in data 22 aprile 2024 ha espresso parere favorevole alla relativa approvazione da parte del CdG ai sensi dell'art. 9, c. 5, lett. c della legge n. 84.

Il Collegio dei revisori dei conti ha dato atto che il conto consuntivo dell'esercizio 2023, costituito dai prospetti dello stato patrimoniale, del conto economico e del rendiconto finanziario, dalla nota integrativa, dalla relazione sulla gestione e corredata dei relativi allegati, è stato redatto in conformità al vigente Regolamento di amministrazione e contabilità. Quanto al rispetto dei limiti di spesa, come riferito nell'apposito paragrafo, il Collegio ha verificato e certificato il rispetto delle norme di contenimento della spesa e i versamenti al bilancio dello Stato ai sensi dell'art. 1, c. 594 della l. legge n. 160 del 2019 e dell'art. 6, c. 21 del d.l. 78 del 2010. In merito alle osservazioni formulate dal Collegio con riguardo alla situazione dei residui attivi e passivi si rinvia al paragrafo dedicato ai dati contabili.

### **10.1 Dati salienti della gestione**

La tabella che segue espone i principali saldi contabili posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

**Tabella 18 - Principali saldi contabili della gestione**

DESCRIZIONE	2022	2023	Var. %
a) Avanzo/disavanzo fin.	-35.277.431	64.848.847	283,83
saldo corrente	25.655.108	26.299.381	2,51
saldo in c/capitale	-60.932.539	38.549.466	163,27
b) Avanzo amm.ne	36.551.718	101.105.756	176,61
c) Avanzo economico	15.278.690	16.189.892	5,96
d) Patrimonio netto	253.452.967	269.642.859	6,39

*Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto AdSP*

## **10.2 Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate**

Il bilancio di previsione 2023 è stato adottato con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 26 ottobre 2022 e approvato dal Mit con nota del 15 dicembre 2022, acquisito il parere favorevole del Mef. Nel corso dell'esercizio considerato il documento contabile previsionale è stato oggetto di tre note di variazione: la prima adottata dal CdG con delibera n. 10 del 26 luglio 2023, approvata dal Mit con nota del 22 agosto 2023; la seconda con delibera n. 11 del 25-30 ottobre 2023, approvata dal Mit con nota del 14 novembre 2023 e la terza con delibera n. 14 del 30 novembre 2023, approvata dal Mit con nota del 27 dicembre 2023.

La gestione 2023 si è conclusa con un avanzo finanziario di competenza di euro 64.848.847, dato dalla differenza tra accertamenti (euro 256.564.190) e impegni (euro 191.715.344).

Il risultato di amministrazione ammonta a euro 101.105.756, dato dalla somma del risultato di competenza (euro 64.848.847), dall'avanzo di amministrazione dell'esercizio precedente (euro 36.551.718) e dal saldo negativo nella variazione dei residui (euro -294.809). Con provvedimento n. 4 del 24 aprile 2024, il Comitato di gestione ha deliberato la radiazione dei residui attivi e passivi di cui si riferirà nell'ambito dell'apposito paragrafo.

Le entrate complessivamente accertate per l'anno 2023 ammontano ad euro 256.564.190 inferiori di euro 2.270.465 rispetto a quelle indicate nel bilancio preventivo assestato 2023 (euro 258.834.655). Le uscite complessivamente impegnate ammontano ad euro 191.715.344 inferiori di euro 79.854.856 rispetto a quelle indicate nella previsione assestata (euro 271.570.200).

Le tabelle seguenti rappresentano i dati relativi alle entrate accertate ed alle uscite impegnate, ponendo a raffronto le risultanze del consuntivo in esame con quelle dell'esercizio precedente.

**Tabella 19 - Andamento entrate accertate e uscite impegnate**

		2022	2023	Scostamento	Var. %
ENTRATE	Correnti	55.513.435	57.477.102	1.963.667	3,54
	c/capitale	149.749.228	192.724.923	42.975.695	28,70
	P. di giro	7.785.520	6.362.166	-1.423.354	-18,28
	Totali	<b>213.048.183</b>	<b>256.564.191</b>	<b>43.516.008</b>	<b>20,43</b>
USCITE	Correnti	29.858.327	31.177.721	1.319.394	4,42
	c/capitale	210.681.767	154.175.457	-56.506.310	-26,82
	P. di giro	7.785.520	6.362.166	-1.423.354	-18,28
	Totali	<b>248.325.614</b>	<b>191.715.344</b>	<b>-56.610.270</b>	<b>-22,80</b>
Saldo gest. corr.	25.655.108	26.299.381	644.273	2,51	
Saldo gest. capit.	-60.932.539	38.549.466	99.482.005	-163,27	
<b>Saldo di competenza</b>	<b>-35.277.431</b>	<b>64.848.847</b>	<b>100.126.278</b>	<b>-283,83</b>	
Utilizzo avanzo amm.ne	71.405.311	36.551.718	-34.853.593	-48,81	
<b>Saldo finale</b>	<b>36.127.879</b>	<b>101.400.565</b>	<b>65.272.686</b>	<b>180,67</b>	
Saldo residui	423.839	-294.809	-718.648	-169,56	
<b>Risultato di amministrazione</b>	<b>36.551.718</b>	<b>101.105.756</b>	<b>64.554.038</b>	<b>176,61</b>	

Eventuali squadrate dipendono da arrotondamenti.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto AdSP

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

**Tabella 20 - Andamento entrate e delle uscite**

	Consuntivo 2022	Previsione 2023	Consuntivo 2023	Scostamento - previsione consuntivo 2023	Scostamento consuntivi 2023-2022
<b>ENTRATE</b>					
<b>Avanzo di Amm.ne iniziale</b>	<b>71.405.311</b>	<b>36.551.718</b>	<b>36.551.718</b>	<b>0</b>	<b>-34.853.593</b>
Correnti	55.513.435	52.645.993	57.477.102	4.831.109	1.963.667
Conto capitale	149.749.228	197.793.662	192.724.923	-5.068.739	42.975.695
Partite di Giro	7.785.520	8.395.000	6.362.166	-2.032.834	-1.423.354
<b>Totale</b>	<b>284.453.494</b>	<b>295.386.373</b>	<b>293.115.909</b>	<b>-2.270.464</b>	<b>8.662.415</b>
<b>USCITE</b>					<b>0</b>
Correnti	29.858.327	36.856.300	31.177.721	-5.678.579	1.319.394
Conto capitale	210.681.767	226.318.900	154.175.457	-72.143.443	-56.506.310
Partite di Giro	7.785.520	8.395.000	6.362.166	-2.032.834	-1.423.354
<b>Totale</b>	<b>248.325.614</b>	<b>271.570.200</b>	<b>191.715.344</b>	<b>-79.854.856</b>	<b>-56.610.270</b>
<b>Risultato di competenza</b>	<b>36.127.879</b>	<b>23.816.173</b>	<b>101.400.564</b>	<b>77.584.391</b>	<b>65.272.685</b>
<b>Variazioni nei residui</b>	<b>423.839</b>	<b>0</b>	<b>-294.809</b>	<b>-294.809</b>	<b>-718.648</b>
<b>Risultato di amministrazione</b>	<b>36.551.718</b>	<b>23.816.173</b>	<b>101.105.756</b>	<b>77.289.583</b>	<b>64.554.038</b>

Eventuali squadrate dipendono da arrotondamenti.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto AdSP

Le entrate correnti (Titolo I), accertate nel corso della gestione 2023 nella misura di euro 57.477.102, mostrano un incremento di euro 1.963.667 rispetto agli accertamenti riferiti

all’anno precedente (euro 55.513.435). La differenza tra accertamenti (euro 57.447.102) e previsione (euro 52.645.993), di euro 4.831.109, risulta imputabile prevalentemente ai maggiori accertamenti per canoni di concessione delle aree demaniali.

Delle somme complessivamente accertate in competenza, pari ad euro 57.477.102, sono state incassate euro 45.881.902.

L’indice di riscossione risulta pari a 0,80, in miglioramento rispetto al 2022 quando ammontava a 0,74, come evidenziato dal Collegio dei revisori dei conti nella relazione citata allegata al verbale n. 21 del 2024.

Nell’ambito dei canoni demaniali gli accertamenti di competenza ammontano a euro 30.812.226, con un aumento di euro 3.815.899 rispetto al precedente esercizio (euro 26.996.327). Il gettito delle entrate tributarie accertate presenta una diminuzione di euro 332.023 rispetto al precedente esercizio passando da euro 24.919.039 del 2022 a euro 24.587.016 del 2023.

Le entrate accertate in conto capitale nell’anno 2023 (Titolo II) ammontano ad euro 192.724.923, (euro 149.749.228 nel 2022), inferiori rispetto a quelle definitive previste per l’anno 2023 (euro 197.793.662). Le maggiori entrate in conto capitale rispetto al precedente esercizio, pari ad euro 42.975.695, sono ascrivibili prevalentemente ai maggiori trasferimenti in conto capitale accertati nel 2023. La differenza negativa tra accertamenti 2023 e previsione definitiva, pari a euro 5.068.739, è ascrivibile prevalentemente a operazioni finanziarie a breve termine per euro 5.000.000.

Le uscite correnti (Titolo I), impegnate nel corso del 2023 nella misura di euro 31.177.721 sono inferiori rispetto alla previsione assestata (euro 36.856.300). Come osservato dal Collegio dei revisori nella relazione al consuntivo la differenza negativa di euro 5.678.579 tra impegni 2023 e previsione definitiva risulta riconducibile principalmente ai minori oneri per il personale in attività di servizio, alle minori uscite per prestazioni istituzionali e alle minori spese per liti, arbitrati e risarcimenti. A fronte delle spese impegnate, superiori rispetto a quelle dell’anno precedente (euro 29.858.327), sono stati effettuati pagamenti per euro 22.045.139. All’interno della categoria “Oneri per il personale in attività di servizio” che mostra impegni per euro 7.642.130, la voce “Oneri derivanti dalla contrattazione decentrata o aziendale” ammonta ad euro 1.595.880.

Le spese in conto capitale impegnate nel 2023 ammontano a euro 154.175.457 (di cui euro

144.095.410 per investimenti *in itinere* in beni di uso durevole ed opere immobiliari), inferiori rispetto a quelle impegnate nell'anno precedente (euro 210.681.767). Rispetto all'esercizio precedente, si rileva un saldo positivo di euro 38.549.466 tra gli impegni in conto capitale (euro 154.175.457) e le entrate accertate allo stesso titolo (euro 192.724.923). Delle somme complessivamente impegnate in conto capitale, pari ad euro 154.175.457, sono state pagate euro 9.823.254.

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 presenta al riguardo la necessità di incrementare il tasso di smaltimento dei residui attivi e passivi, con particolare riferimento a quelli in conto capitale, dando corso all'avanzamento delle opere nel rispetto dei cronoprogrammi procedurali al fine di scongiurare la perdita dei finanziamenti e, dal lato delle entrate, prestando attenzione ai residui esposti a rischio prescrizione. Nel rinviare alle osservazioni svolte nel paragrafo dedicato alla realizzazione delle opere al fine di assicurarne il celere avanzamento procedurale e finanziario, si richiamano i principi giuscontabili che presiedono all'adozione degli atti di impegno a seguito di obbligazioni giuridicamente perfezionate.

Le spese complessivamente impegnate ammontano a euro 191.715.344, di cui pagate euro 37.333.304. Le entrate complessivamente accertate sono pari ad euro 256.564.190, mentre risultano riscossioni per euro 58.944.839.

**Tabella 21 - Rendiconto finanziario – Parte entrata**

<b>Denominazione</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Var. %</b>
<b>TITOLO I - ENTRATE CORRENTI</b>			
UPB 1.1 - Entrate derivanti da trasferimenti correnti			
Trasferimenti da Stato	1.181.941	0	-100,00
Trasferimenti da Regioni	0	0	0,00
Trasferimento da Comuni e Province	0	0	0,00
Trasferimenti da altri Enti	301.235	502.841	66,93
UPB 1.2 - Entrate diverse			
Entrate Tributarie	24.919.039	24.587.016	-1,33
Entrate da vendita beni e servizi	0	0	0
Redditii e proventi patrimoniali	27.241.167	31.077.647	14,08
Poste correttive e compensative uscite correnti	1.825.169	1.258.534	-31,05
Entrate non classificabili in altre voci	44.883	51.063	13,77
<b>TOTALE ENTRATE CORRENTI</b>	<b>55.513.435</b>	<b>57.477.102</b>	<b>3,54</b>
<b>TITOLO II - ENTRATE IN C/CAPITALE</b>			
UPB 2.1 - Entrate da alienazione beni patrimoniali e riscossione di crediti			
Alienazione di immobili e diritti reali	0	0	0
Alienazioni di immobilizzazioni tecniche	267	0	-100
Realizzo di valori mobiliari	0	0	0
Riscossione di crediti	267.774	121.262	-54,71
UPB 2.2 - Entrate derivanti da trasferimenti (c/capitale)			
Trasferimenti dallo Stato	149.082.688	192.603.661	29,19
Trasferimenti dalle Regioni	0	0	0
Trasferimenti da Comuni e Province	0	0	0
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	398.500	0	-100
UPB 2.3 - Entrate derivanti da accensione di prestiti			
Assunzione di mutui	0	0	0
Assunzione di altri debiti finanziari	0	0	0
Emissione di obbligazioni	0	0	0
<b>TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE</b>	<b>149.749.228</b>	<b>192.724.923</b>	<b>28,70</b>
<b>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</b>			
UPB 3.1 - Entrate aventi natura di partita di giro			
Entrate aventi natura di partita di giro	7.785.520	6.362.166	-18,28
<b>TOTALE ENTRATE PER PARTITE DI GIRO</b>	<b>7.785.520</b>	<b>6.362.166</b>	<b>-18,28</b>
<i>Riepilogo dei titoli</i>			
<b>TITOLO I - ENTRATE CORRENTI</b>	<b>55.513.435</b>	<b>57.477.102</b>	<b>3,54</b>
<b>TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE</b>	<b>149.749.228</b>	<b>192.724.923</b>	<b>28,70</b>
<b>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</b>	<b>7.785.520</b>	<b>6.362.166</b>	<b>-18,28</b>
<b>TOTALE GENERALE ENTRATE</b>	<b>213.048.183</b>	<b>256.564.190</b>	<b>20,43</b>

Eventuali squadrate dipendono da arrotondamenti.

Fonte: Rendiconto AdSP

Come detto, nel 2023 le entrate tributarie (tasse su merci imbarcate e sbarcate, tassa di ancoraggio, proventi derivanti dalle autorizzazioni per operazioni portuali ed attività svolte nel porto) presentano una variazione in diminuzione dell'1,33 per cento rispetto all'esercizio precedente, passando da euro 24.919.039 a euro 24.587.016.

La tabella che segue evidenzia il dettaglio e l'andamento delle entrate tributarie nel biennio 2022-2023.

**Tabella 22 - Entrate tributarie**

<b>Descrizione</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>Incid. %</b>	<b>Var. %</b>
Gettito della tassa portuale	14.160.905	13.558.089	55,14	-4,26
Gettito della tassa erariale				
Gettito delle tasse di ancoraggio	9.369.243	9.624.591	39,15	2,73
Proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui art. 16 l. n. 84/94	1.066.357	1.136.342	4,62	6,56
Proventi di autorizzazioni per attività svolte nel porto (art. 68 cod. nav.)	322.534	267.994	1,09	-16,91
<b>Totale</b>	<b>24.919.039</b>	<b>24.587.016</b>		<b>-1,33</b>

Fonte: Rendiconto AdSP

Redditi e proventi patrimoniali sono costituiti da canoni demaniali, per un importo di circa 31 mln (concessioni con licenza e pluriennali), canoni di affitto di beni patrimoniali per euro 258 mila, interessi di mora e interessi attivi su titoli, depositi e c/c per 7.421 euro. I canoni anticipati su futuri esercizi (2.607 mila) formano i risconti ai fini civilistici (voce E 2 dello stato patrimoniale). Nell'ambito dei canoni demaniali gli accertamenti di competenza ammontano a euro 30.812.226, con un aumento di euro 3.815.899 rispetto al precedente esercizio (euro 26.996.327), di cui riscossi euro 20.720.473 (euro 13.445.021 riferiti alla gestione dei residui attivi).

Con riferimento ai canoni relativi al porto di Chioggia l'Ente ha comunicato che l'andamento in crescita è determinato dalla concessione delle occupazioni insistenti sui fabbricati dichiarati demaniali a seguito del completamento della procedura di accertamento dei requisiti di demanialità di tutti i fabbricati portuali ricadenti nell'ambito portuale denominato Val da Rio, precedentemente in proprietà di CCIAA Venezia Rovigo e gestiti da Aspo; dall'adeguamento al +25,15 per cento delle misure unitarie di cui dal decreto interministeriale 19 luglio 1989, attuativo della l. 5 maggio 1989, n. 160, con gli aggiornamenti di cui agli artt. 1 e 4 della l. n. 494 del 1993<sup>20</sup>; dalla concessione sino al 31 maggio 2026 della banchina demaniale e del relativo terminal prospiciente il Canale Lombardo esterno presso Isola dei Saloni per la gestione delle navi da crociera che si prevede facciano scalo su Chioggia.

L'importo di euro 258.000 relativo alla voce "Canoni di affitto di beni patrimoniali" si riferisce al canone per l'affitto della precedente sede dell'Autorità ancora in uso.

A seguito di richiesta istruttoria volta a conoscere le ragioni della mancata valorizzazione nel

<sup>20</sup> I canoni demaniali nell'esercizio considerato sono stati rivalutati per la componente di canone calcolata in base ai criteri del Decreto interministeriale e delle norme sopra richiamate per concessioni rilasciate o rinnovate a decorrere dal 1° gennaio 2023 e per concessioni rilasciate precedentemente e vigenti al 2023.

rendiconto finanziario della voce “Entrate da vendita beni e servizi” l’Autorità ha riferito che, anche nel corso dell’esercizio 2023, non ha svolto attività commerciali di vendita di beni o erogazione di servizi a fronte di corrispettivo, imputabili alla categoria 1.2.2 “Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi”. Secondo le precisazioni rese dall’Ente “Le entrate caratteristiche accertate nel 2023, non aventi natura di trasferimenti correnti da parte dello Stato o altri enti pubblici, hanno tutte natura istituzionale e sono state contabilizzate nei pertinenti capitoli di bilancio”.

**Tabella 23 - Redditi e proventi patrimoniali**

Descrizione	2022	2023	Inc. %	Var. %
Canoni concess. aree demaniali banchine	26.996.327	30.812.226	99,15	14,13
Canoni di affitto di beni patrimoniali	240.000	258.000	0,83	7,50
Interessi attivi	4.840	7.421	0,02	53,33
Altri proventi patrimoniali	0	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>27.241.167</b>	<b>31.077.647</b>		<b>14,08</b>

Fonte: Rendiconto AdSP

**Tabella 24 – Rendiconto finanziario – parte uscita**

	2022	2023	Var.%
<b>TITOLO I - USCITE CORRENTI</b>			
<b>UPB 1.1 - Funzionamento</b>			
Uscite per gli organi dell'Ente	342.532	348.654	1,79
Oneri per il personale in attività di servizio	7.668.915	7.642.130	-0,35
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	1.929.663	2.185.548	13,26
<b>UPB 1.2 - Interventi diversi</b>			
Uscite per prestazioni istituzionali	6.939.061	7.112.498	2,50
Trasferimenti passivi	1.598.697	556.603	-65,18
Oneri finanziari	772.414	3.198.757	314,12
Oneri tributari	3.214.331	4.698.106	46,16
Poste correttive e compensative di entrate correnti	134.439	490.628	264,94
Uscite non classificabili in altre voci	7.258.274	4.944.797	-31,87
<b>UPB 1.3 - Oneri comuni</b>			
<b>UPB 1.4 - Trattamenti quiescenza integrativi e sostitutivi</b>			
Oneri per il personale in quiescenza	0	0	0
Accantonamento al Trattamento di Fine Rapporto	0	0	0
<b>UPB 1.5 - Accantonamenti a f.do rischi ed oneri</b>			
<b>TOTALE USCITE CORRENTI</b>	<b>29.858.327</b>	<b>31.177.721</b>	<b>4,42</b>
<b>TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE</b>			
<b>UPB 2.1 - Investimenti</b>			
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari ed investimenti	198.612.361	144.095.410	-27,45
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	7.440.226	658.662	-91,15
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari	0	17.509	100
Concessione di crediti ed anticipazioni	40.000	17.913	-55,22
Indennità di anzianità e similari al personale	895.110	606.419	-32,25
<b>UPB 2.2 - Oneri comuni</b>			
Rimborso di mutui	3.694.070	8.779.544	137,67
Rimborsi di anticipazioni passive		0	0
Rimborsi di obbligazioni		0	0
Restituzione alle gestioni autonome di anticipazioni		0	0
Estinzione debiti diversi		0	0
<b>TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE</b>	<b>210.681.767</b>	<b>154.175.457</b>	<b>-26,82</b>
<b>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</b>			
<b>UPB 3.1 - Uscite aventi natura di partita di giro</b>			
Uscite aventi natura di partita di giro			
<b>TOTALE USCITE PER PARTITE DI GIRO</b>	<b>7.785.520</b>	<b>6.362.166</b>	<b>-18,28</b>
Riepilogo dei titoli			
<b>TITOLO I - USCITE CORRENTI</b>	<b>29.858.327</b>	<b>31.177.721</b>	<b>4,42</b>
<b>TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE</b>	<b>210.681.767</b>	<b>154.175.457</b>	<b>-26,82</b>
<b>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</b>	<b>7.785.520</b>	<b>6.362.166</b>	<b>-18,28</b>
<b>TOTALE GENERALE DELLE USCITE</b>	<b>248.325.614</b>	<b>191.715.344</b>	<b>-22,80</b>

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.

Fonte: Rendiconto AdSP

Le uscite per gli organi dell'Ente, si attestano a circa euro 348 mila e risultano in aumento (1,79 per cento) rispetto all'esercizio precedente (euro 342.532). Gli oneri per il personale, che nell'esercizio considerato ammontano ad euro 7.642.130, mostrano invece un andamento in diminuzione (0,35 per cento).

In aumento si presentano anche le uscite per prestazioni istituzionali (di circa il 2,5 per cento), che si attestano a euro 7,11 mln a fronte dei 6,93 mln del 2022. Si tratta di prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali (euro 1.773.534), manutenzioni e riparazioni delle parti comuni (3.998.180), manutenzione ordinaria dei canali portuali (euro 895.062) e spese promozionali e di propaganda (euro 445.722).

I trasferimenti passivi, pari a euro 556.603, risultano in diminuzione del 65,18 per cento. L'importo è relativo alle somme erogate a titolo di contributo alle società che svolgono attività connesse allo sviluppo dello scalo portuale, (euro 288.796), alle spese per la partecipazione a progetti europei, nazionali e regionali (euro 155.918), nonché alle spese sostenute per il sostegno dell'occupazione e del rinnovamento ex art. 17, c. 15 *bis* legge n. 84 del 1994 (euro 111.889).

Le uscite non classificabili in altre voci, pari a 4.944.797 mln, risultano in diminuzione (-31,87 per cento) rispetto all'esercizio precedente (7.258.274 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 (3.600 mln), al versamento al bilancio dello Stato previsto dal comma 594 dell'art. 1 della legge n. 160 del 2019 (1.196 mln) e dall'art. 6, c. 21 del d.l. n. 78 del 2010, convertito con l. n. 122 del 2010 (3 mila euro), nonché al versamento al fondo ex art. 10 c. 3 *septies ss* del d.l. n. 228 del 2021, convertito con l. 15 del 2022 (145 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. n. 84 del 1994 o da *terminal* portuali, titolari di concessioni ai sensi dell'art. 36 del cod. nav., nonché per i dipendenti delle medesime autorità di sistema portuale che applichino il Ccnl dei lavoratori dei porti.

Si registra l'incremento delle "Poste correttive e compensative di entrate correnti" (da euro 134.439 nel 2022 a euro 490.628). La voce si riferisce a rimborsi riconosciuti a seguito delle operazioni di storno effettuati su somme già incassate.

Le spese in conto capitale diminuiscono del 26,82 per cento rispetto al 2022 (da euro 211 mln ad euro 154 mln) e riguardano principalmente investimenti per la realizzazione di opere portuali ed immobiliari, per lo sviluppo strategico del porto, la manutenzione straordinaria e la ristrutturazione di banchine, strade, piazzali e fabbricati, 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 101.105.756, con una variazione positiva di quasi 65 milioni rispetto all'avanzo di amministrazione registrato al 31 dicembre 2022 di euro 36.551.718. Detto risultato deriva dall'avanzo di amministrazione degli esercizi precedenti (euro 36.551.718) e dal saldo positivo di competenza di euro 64.848.847 (saldo finale di euro 101.400.565), a cui si va a sottrarre il saldo negativo delle variazioni dei residui di - 294.809 euro.

La quota vincolata è pari a euro 100.450.697, di cui tra l'altro euro 390.000 al fondo oneri ex art. 17, c. 15 bis della l. n. 84 del 1994; euro 11.097.877 al fondo rischi soccombenza cause amianto; euro 8.383.992,76 relativi alle riduzioni dei canoni demaniali; euro 2.736.572 euro alla Veritas Spa per incassi 2023 con riserva di ripetizione ed euro 400.000 ai contributi straordinari riconosciuti a favore dei soggetti fornitori di lavoro portuale temporaneo ex art. 17 della legge n. 84 del 1994 ai sensi dell'art. 199 del d.l. n. 34 del 2020 modificato dalla l. n. 14 del 2023. La quota disponibile è pari a 655.059 euro.

**Tabella 25 – Situazione amministrativa e gestione residui**

	2022		2023		Var. %	
<b>Cons. cassa inizio esercizio</b>		105.832.079		153.666.951		45,20
<b>Riscossioni</b>						
In c/competenza	87.615.665		58.944.839		-32,72	
In c/ residui	14.354.639	101.970.304	58.907.072	117.851.911	310,37	15,57
<b>Pagamenti</b>						
In c/competenza	32.435.005		37.333.304		15,10	
In c/ residui	21.700.426	54.135.431	32.746.845	70.080.149	50,90	29,45
<b>Cons. cassa fine esercizio</b>		153.666.951		201.438.713		31,09
<b>Residui attivi</b>						
esercizi precedenti	206.228.669		269.537.824		30,70	
Esercizio	125.432.518	331.661.187	197.619.352	467.157.175	57,55	40,85
<b>Residui passivi</b>						
esercizi precedenti	232.885.810		413.108.092		77,39	
Esercizio	215.890.609	448.776.419	154.382.040	567.490.132	-28,49	26,45
<b>Avanzo di amministrazione</b>		36.551.718		101.105.756		176,61

Eventuali squadrate dipendono da arrotondamenti.

Fonte: Rendiconto AdSP

I residui attivi al 31 dicembre 2023 ammontano a complessivi euro 467.157.175, aumentati di euro 135.495.988 rispetto a quelli iniziali registrati al 31 dicembre 2022 (euro 331.661.187), di cui euro 197.619.351,52 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 269.537.823,63 provenienti 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 26 – Residui attivi per anno di formazione**

ANNO	RESIDUI AL 31/12/2023
2000	458,69
2004	7.930,40
2005	20.234,67
2006	110.129,11
2007	4.614,25
2008	55.966,88
2009	16.702,30
2010	33.780,25
2011	35.391,29
2012	39.185,80
2013	213.348,32
2014	1.092.412,82
2015	9.386.964,71
2016	22.551.067,54
2017	45.538.254,54
2018	72.947.995,56
2019	651.442,98
2020	4.956.716,61
2021	40.594.581,60
2022	71.280.645,31
<b>TOTALE</b>	<b>269.537.823,63</b>

Fonte: Rendiconto AdSP

Rispetto al totale complessivo, pari ad euro 467.157.175, circa il 94,6 per cento dei residui attivi, pari ad euro 441.944.227, 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 4,11 per cento, pari ad euro 19.216.765, consiste nei residui da concessioni demaniali. L’analisi per esercizio di provenienza fa emergere come il 33 per cento dei residui, pari ad euro 152.054.437,13, presenti una vetustà superiore ai 5 anni (periodo fino al 2018).

Il totale dei residui passivi al 31 dicembre 2023 ammonta ad euro 567.490.132,02, aumentati di euro 118.713.712,68 rispetto a quelli iniziali (euro 448.776.419,34); di essi euro 154.382.039,59 derivano dalla gestione di competenza ed euro 413.108.092,43 provengono dalla gestione dei residui degli anni precedenti.

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

**Tabella 27 – Residui passivi per anno di formazione**

<b>ANNO</b>	<b>RESIDUI AL 31/12/2023</b>
2006	129,11
2007	8.043,07
2008	67.430,37
2009	83.950,67
2010	1.634.773,94
2011	303.155,60
2012	3.437,06
2013	500.896,46
2014	2.412.865,18
2015	13.133.369,33
2016	24.170.733,31
2017	40.528.903,10
2018	80.297.938,64
2019	7.019.539,44
2020	7.817.805,52
2021	39.417.571,72
2022	195.707.549,91
<b>TOTALE</b>	<b>413.108.092,43</b>

Fonte: Rendiconto AdSP

Rispetto al totale complessivo, pari ad euro 567.490.132,02, circa il 97 per cento dei residui passivi, pari ad euro 549.851.730,89, afferisce alla realizzazione di progetti infrastrutturali *in itinere*. Circa il 28,75 per cento, pari ad euro 163.145.625,84 presenta una vетustà superiore ai 5 anni (periodo fino al 2018).

Con delibera del 24 aprile 2024 n. 4, il CdG ha approvato, previo parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti ai sensi dell'art. 43, c. 4, del Rac la diminuzione dei residui attivi per euro 3.216.290 e dei residui passivi per 2.921.481.

Per quanto attiene ai residui attivi, l'importo eliminato comprende principalmente la variazione di euro 2.766.342 riferita a canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine in relazione alla riduzione ex d.l. n. 103 del 2021 conseguente alla "cancellazione dei crediti ed a rettifiche di fatturazione ... per canoni di concessione aree demaniali prevalentemente addebitati al gestore terminal Passeggeri per l'annualità 2021" e la variazione di euro 334.662, riferita a finanziamenti dallo Stato per esecuzione di opere infrastrutturali, che attiene alla "cancellazione, a seguito completamento rendicontazione, di parte degli accertamenti derivanti dalla ripartizione del Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate - annualità 2018/2020".

Dal lato dei residui passivi l'importo di euro 2.921.481,68 comprende principalmente la

variazione di euro 253.250,19 riferita a prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali – spese per utenze portuali varie, in relazione ad “economie per spese non più sostenute e minori fatture pervenute sui rispettivi impegni assunti a fronte di servizi istituzionali erogati prevalentemente connessi alla fornitura di utilities in ambito portuale e conduzione, manutenzione ordinaria degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione” e la variazione di euro 953.878,66 relativa a prestazioni di terzi per manutenzioni, riparazioni, pulizia e vigilanza delle parti comuni in ambito portuale in relazione ad “economie per minori spese sostenute rispetto agli impegni assunti principalmente per manutenzione ordinaria delle linee fognarie ed impianti di depurazione, manutenzione strade, incluso il servizio antighiaccio, e pulizia e raccolta rifiuti nelle aree portuali”; la variazione di euro 149.276,23 riferita all’acquisto, costruzione opere portuali e immobiliari con riguardo ad “economie degli impegni residui in relazione all’importo delle fatture pervenute e cancellazione residui su impegni assunti per la realizzazione di opere portuali”; variazione di euro 336.744,95 riferita a Escavo canali portuali e smaltimento fanghi con riguardo a “economie in relazione alla spesa effettuata su impegni assunti prevalentemente per escavi e caratterizzazione di sedimenti”.

Il Collegio dei revisori dei conti, nel corso dell’esame della gestione dei residui al 31 dicembre 2023, si è soffermato in particolare sulla cancellazione del residuo attivo per canoni demaniali addebitati nel 2021 al gestore del Terminal passeggeri (Venezia terminal passeggeri, VPT), per complessivi euro 1.858.083, in attuazione delle misure previste dall’art. 1, c. 2, del d.l. n. 103 del 2021. Con decretazione n. 456 del 2023 è stato autorizzato lo storno parziale del canone demaniale per l’importo indicato per il quale l’Ente aveva apposto un vincolo sull’avanzo di amministrazione. Al riguardo, l’AdSP, all’esito dell’analisi del piano economico-finanziario presentato da VTP, rilevata la necessità di revisionare il PEF del gestore al fine di sostenere l’equilibrio economico finanziario della gestione, ha disposto l’ulteriore riduzione del canone demaniale per gli anni 2023-2026, nella misura di 1,5 mln all’anno, assicurando, ai fini della sostenibilità per gli equilibri di bilancio, la presenza di un vincolo sull’avanzo di amministrazione presunto per abbattimento canoni VTP di complessivi 8.000.000 (di cui 4.000.000 nel 2023 e 4.000.000 nel 2024).

Nel prendere atto della riferita riduzione della massa dei residui, questa Corte, considerata la persistenza di residui attivi e passivi vetusti, come esposto nelle tabelle sopra riportate, evidenzia l’importanza di continuare a verificare nel tempo i presupposti per la permanenza

nelle scritture contabili tenendo conto della relativa incidenza sul risultato di amministrazione, oltre all'esigenza, pure rappresentata dall'organo di controllo interno e dai Ministeri vigilanti in sede di esame del rendiconto generale, di adottare le necessarie misure volte ad incrementare il tasso di smaltimento dei residui, dal lato delle spese, con particolare riguardo a quelli di parte capitale, efficientando le dinamiche della spesa nel rispetto dei cronoprogrammi procedurali individuati negli atti di programmazione, onde non incorrere nella perdita dei relativi finanziamenti e, dal lato delle entrate, a quelli esposti al rischio di prescrizione.

#### **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 16.189.892, in aumento di euro 911.202 rispetto a quello dell'esercizio precedente (euro 15.278.690 nel 2022).

Il valore della produzione ammonta complessivamente ad euro 67.829.765 e presenta l'incremento di euro 10.204.270 rispetto al dato del 2022 (euro 57.625.495).

I ricavi sono costituiti principalmente dai proventi dei canoni demaniali, pari ad euro 29.614.291 (25.769.730 nel 2022), dalle tasse portuali e di ancoraggio, pari ad euro 23.182.680 (23.530.149 nel 2022), dai contributi in conto esercizio, pari ad euro 502.841 (1.483.176 nel 2022), da recuperi spese diverse, pari ad euro 1.239.478 (euro 1.809.202), oltre che dai ricavi e proventi diversi pari ad euro 12.092.596 (euro 3.917.613). L'aumento del valore della produzione è riconducibile prevalentemente ai maggiori proventi derivanti dalle concessioni demaniali e dai ricavi e proventi diversi.

I costi totali dell'esercizio ammontano a euro 43.785.426 (38.389.831 nel 2022), esclusa Irap per euro 501.945 e Ires per euro 4.161.167, classificate nella voce "imposte sul reddito" (pari ad euro 4.663.112) scorporandole dalle altre imposte che sono comprese nei costi diversi di gestione. I costi presentano pertanto un aumento rispetto al precedente esercizio di euro 5.395.595, anche se inferiore all'aumento registrato nel valore della produzione.

I costi più rilevanti nel 2023 attengono ai servizi, pari ad euro 7.853.193 (euro 8.085.550 nel 2022), agli oneri del personale diretti e riflessi per euro 8.073.030 (euro 8.170.113 nel 2022), agli ammortamenti e svalutazioni per euro 13.235.897 (euro 11.247.622 nel 2022), agli oneri diversi di gestione per euro 6.545.615 (euro 6.407.025 nel 2022), voce comprendente anche gli

oneri straordinari (euro 1.349.874) costituiti dai versamenti eseguiti al bilancio dello Stato, dalle minusvalenze e sopravvenienze passive diverse e ad altri accantonamenti per euro 7.879.297. La voce “Altri accantonamenti” comprende: - Accantonamento 2023 di euro 100.000 al fondo oneri ex art. 17, c. 15 *bis* l. n. 84 del 1994; - Accantonamento di euro 3.542.726 al fondo da rischio soccombenza per cause prevalentemente per danni da esposizione all’amiante resosi necessario per le nuove cause notificate nel 2023; - Accantonamento di euro 2.736.571 per oneri futuri da potenziale restituzione di incassi ricevuti da concessionari; - Accantonamento di euro 1.500.000 pari alla quota 2023 della riduzione dei canoni demaniali da riconoscere al gestore del *terminal* passeggeri disposta dal decreto presidenziale n. 1056 del 21 gennaio 2024.

I proventi e oneri finanziari presentano un saldo negativo di euro -3.191.336, determinato dagli oneri finanziari (euro 3.198.757) al netto di altri proventi finanziari (euro 7.421).

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

Descrizione	2022	2023	Var. %
<b>A Valore della produzione:</b>	<b>56.848.098</b>	<b>60.859.469</b>	<b>7,06</b>
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.099.657	1.178.823	7,20
2) Variazioni rimanenze di prodotti in corso	0	0	0
3) Variazioni lavori in corso su ordinazione	0	0	0
4) Incrementi immobilizzazioni lavori interni	0	0	0
5) Altri ricavi e proventi	55.748.441	59.680.647	7,05
a) Tasse portuali	23.530.149	23.182.680	-1,48
b) Concessioni demaniali	25.769.730	29.614.291	14,92
c) Contributi c.to esercizio	1.483.176	502.841	-66,10
d) Recuperi oneri di personale	15.968	19.056	19,34
e) Recuperi spese diverse	1.809.202	1.239.478	-31,49
f) Ricavi e proventi diversi	3.140.216	5.122.300	63,12
<b>B Costi della produzione:</b>	<b>37.047.191</b>	<b>42.435.552</b>	<b>14,54</b>
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo	50.528	84.653	67,54
7) Per servizi	8.085.550	7.853.193	-2,87
8) Per godimento di beni di terzi	126.306	113.740	-9,95
9) Per il personale:	8.170.113	8.073.030	-1,19
a) salari e stipendi	5.649.778	5.573.439	-1,35
b) oneri sociali	1.714.269	1.530.716	-10,71
c) trattamento di fine rapporto	498.605	434.313	-12,89
d) trattamento di quiescenza e simili	0	0	0
e) altri costi	307.460	534.563	73,86
10) Ammortamenti e svalutazioni:	11.247.622	13.235.897	17,68
a) amm.to immobilizzazioni immateriali	7.627.936	9.483.777	24,33
b) amm.to immobilizzazioni materiali	3.486.428	3.649.583	4,68
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0
d) svalutazione crediti attivo circolante	133.259	102.537	-23,05
11) Variazioni rimanenze (+/-)	0	0	0
12) Accantonamenti per rischi	0	0	0
13) Altri accantonamenti	4.302.686	7.879.297	83,13
14) Oneri diversi di gestione	5.064.385	5.195.741	2,59
DIFFERENZA A-B	19.800.907	18.423.917	-6,95
<b>C Proventi ed oneri finanziari</b>	<b>-767.574</b>	<b>-3.191.336</b>	<b>315,77</b>
15) Proventi da partecipazioni (+)	0	0	0
a) da controllate	0	0	0
b) da collegate	0	0	0
c) da altri	0	0	0
16) Altri proventi finanziari (+)	4.840	7.421	53,33
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	0	0	0
b) da titoli immobilizzati non partecipazioni	0	0	0
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante	0	0	0
d) proventi diversi dai precedenti	4.840	7.421	53,33
17) Interessi e altri oneri finanziari (-)	772.414	-3.198.757	-514,12
17-bis) Utili e perdite su cambi (+/-)	0	0	0
<b>D Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>			
18) Rivalutazioni (+)	0	0	0
19) Svalutazioni (-)	0	0	0
<b>E Proventi ed oneri straordinari (+/-)</b>	<b>-565.243</b>	<b>5.620.422</b>	<b>-1.094,34</b>
20) Proventi da alienazioni con separata indicazione plusvalenza non iscrivibile al n. 5	16.244	5.676.638	34846,06
a) alienazioni i cui ricavi non iscrivibili al n. 5	130	0	-100,00
21) Oneri straordinari con separata indicazione minusvalenze da alienazioni i cui effetti contab. non sono iscrivibili al n. 14	-1.342.640	-1.349.874	0,54
22) Sopravv. attive e insuss. passivo/gest. residui	898.138	2.293.547	155,37
23) Sopravv. passive e insuss. dell'attivo/gest. residui	-136.985	-999.889	629,93
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>18.468.090</b>	<b>20.853.004</b>	<b>12,91</b>
22) Imposte sul reddito dell'esercizio (-)	3.189.400	-4.663.112	-246,21
<b>23) UTILE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>15.278.690</b>	<b>16.189.892</b>	<b>5,96</b>

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.

Fonte: Rendiconto AdSP

La tabella che segue rappresenta i dati del conto economico riclassificato (d.lgs. 18 agosto 2015, n. 139).

**Tabella 29 - Conto economico riclassificato ex art. 2425 c.c.**

Descrizione	2022	2023	Var.%
<b>A Valore della produzione:</b>	<b>57.625.495</b>	<b>67.829.765</b>	<b>17,71</b>
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.099.657	1.178.823	7,20
2) Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso	0	0	0
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	0	0	0
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	0	0
5) Altri ricavi e proventi	56.525.838	66.650.942	17,91
<i>a) tasse portuali</i>	23.530.149	23.182.680	-1,48
<i>b) concessioni demaniali</i>	25.769.730	29.614.291	14,92
<i>c) contributi in conto esercizio</i>	1.483.176	502.841	-66,10
<i>d) recuperi oneri di personale</i>	15.968	19.056	19,34
<i>e) recuperi spese diverse</i>	1.809.202	1.239.478	-31,49
<i>f) ricavi e proventi diversi</i>	3.917.613	<b>12.092.596</b>	<b>208,67</b>
<b>B Costi della produzione:</b>	<b>38.389.831</b>	<b>43.785.426</b>	<b>14,05</b>
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo	50.528	84.653	67,54
7) Per Servizi	8.085.550	7.853.193	-2,87
8) Per Godimento di beni di terzi	126.306	113.740	-9,95
9) Per Il personale:	8.170.113	8.073.030	-1,19
<i>a) salari e stipendi</i>	5.649.778	5.573.439	-1,35
<i>b) oneri sociali</i>	1.714.269	1.530.716	-10,71
<i>c) trattamento di fine rapporto</i>	498.605	434.313	-12,89
<i>d) trattamento di quiescenza e simili</i>	0	0	0
<i>e) altri costi</i>	307.460	534.563	73,86
10) Ammortamenti e svalutazioni:	11.247.622	13.235.897	17,68
<i>a) amm.to immobilizzazioni immateriali</i>	7.627.936	9.483.777	24,33
<i>b) amm.to immobilizzazioni materiali</i>	3.486.428	3.649.583	4,68
<i>c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni</i>	0	0	0
<i>d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante</i>	133.259	102.537	-23,05
11) Variazioni rimanenze (+/-)	0	0	0
12) Accantonamenti per rischi	0	0	0
13) Altri accantonamenti	4.302.686	7.879.297	83,13
14) Oneri diversi di gestione	6.407.025	6.545.615	2,16
<b>DIFFERENZA A-B</b>	<b>19.235.664</b>	<b>24.044.339</b>	<b>25,00</b>
<b>C Proventi ed oneri finanziari</b>	<b>-767.574</b>	<b>-3.191.336</b>	<b>315,77</b>
15) Proventi da partecipazioni (+)	0	0	0
<i>a) da controllate</i>	0	0	0
<i>b) da collegate</i>	0	0	0
<i>c) da altri</i>	0	0	0
16) Altri proventi finanziari (+)	4.840	7.421	53,33
<i>a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni</i>	0	0	0
<i>b) da titoli immobilizzati non partecipazioni</i>	0	0	0
<i>c) da titoli iscritti nell'attivo circolante</i>	0	0	0
<i>d) proventi diversi dai precedenti</i>	4.840	7.421	53,33
17) Interessi e altri oneri finanziari (-)	772.414	3.198.757	314,12
17-bis) Utili e perdite su cambi (+/-)	0	0	0
<b>D Rettifiche di valore di attività/passività finanziarie</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
18) Rivalutazioni (+)	0	0	0
19) Svalutazioni (-)	0	0	0
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>18.468.090</b>	<b>20.853.004</b>	<b>12,91</b>
22) Imposte sul reddito dell'esercizio (-)	3.189.400	4.663.112	46,21
<b>23) UTILE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>15.278.690</b>	<b>16.189.892</b>	<b>5,96</b>

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.

Fonte: Rendiconto AdSP

## 10.5 Stato patrimoniale

La tabella che segue espone i dati dello stato patrimoniale al 31 dicembre 2023 posti a raffronto con quelli riferiti all'esercizio precedente.

**Tabella 30 – Stato patrimoniale attività**

ATTIVITA'	2022	2023	Var.%
<b>IMMOBILIZZAZIONI</b>			
I. Immobilizzazioni immateriali			
1) Costi d'impianto e di ampliamento	0	0	0
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	0	0	0
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere di ingegno	0	0	0
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	0	0	0
5) Avviamento	0	0	0
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	51.744.258	42.460.861	-17,94
7) Manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi	0	0	0
8) Altre	25.051.096	29.594.422	18,14
<b>Totale</b>	<b>76.795.354</b>	<b>72.055.283</b>	<b>-6,17</b>
II. Immobilizzazioni materiali			
1) Terreni e fabbricati	120.349.587	126.763.214	5,33
2) Impianti e macchinari	4.296.535	5.372.931	25,05
3) Attrezzature industriali e commerciali	12.126	9.338	-22,99
4) Automezzi e motomezzi	10.091	3.364	-66,66
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	377.262.688	505.596.956	34,02
6) Diritti reali di godimento	0	0	0
7) Altri beni	194.106	164.508	-15,25
<b>Totale</b>	<b>502.125.133</b>	<b>637.910.312</b>	<b>27,04</b>
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1) Partecipazioni in:			
a) imprese controllate	115.269.510	115.269.510	0
b) imprese collegate	0	0	0
c) imprese controllanti	0	0	0
d) altre imprese	170.181	170.181	0
e) altri enti	0	0	0
2) Crediti			
a) verso imprese controllate	117.000	117.000	0
b) verso imprese collegate	0	0	0
c) verso lo Stato e altri soggetti pubblici	0	0	0
d) verso altri	3.224.227	3.529.257	9,46
3) Altri titoli	0	0	0
4) Crediti finanziari diversi	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>118.780.919</b>	<b>119.085.948</b>	<b>0,26</b>
<b>Totale immobilizzazioni (B)</b>	<b>697.701.406</b>	<b>829.051.544</b>	<b>18,83</b>

(Segue)

(Segue Tabella 30))

<b>ATTIVO CIRCOLANTE</b>			
I. Rimanenze			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	0	0	0
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
3) Lavori in corso	0	0	0
4) Prodotti finiti e merci	0	0	0
5) Acconti	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
II. Residui attivi			
1) Crediti verso utenti, clienti ecc.	22.269.988	17.230.639	-22,63
2) Crediti verso iscritti, soci e terzi	0	0	0
3) Crediti verso imprese controllate e collegate	113.985	240.250	110,77
4) Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	0	0	0
4-bis) Crediti tributari	0	0	0
5) Crediti verso altri	307.013.712	447.460.403	45,75
<b>Totale</b>	<b>329.397.686</b>	<b>464.931.292</b>	<b>41,15</b>
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
1) Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2) Partecipazioni in imprese collegate	0	0	0
3) Altre partecipazioni	0	0	0
4) Altri titoli	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
IV. Disponibilità liquide			
1) Depositi bancari e postali	153.666.951	201.438.713	31,09
2) Assegni	0	0	0
3) Denaro e valori in cassa	0	0	0
4) C/C contabilità speciale tesoreria	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>153.666.951</b>	<b>201.438.713</b>	<b>31,09</b>
<b>Totale attivo circolante (C)</b>	<b>483.064.637</b>	<b>666.370.004</b>	<b>37,95</b>
<b>RATEI E RISCONTI</b>			
1) Ratei attivi	0	0	0
2) Risconti attivi	0	0	0
<b>Totale ratei e risconti (D)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totale attivo</b>	<b>1.180.766.042</b>	<b>1.495.421.548</b>	<b>26,65</b>

Eventuali squadrate dipendono da arrotondamenti.

Fonte: Rendiconto AdSP

**Tabella 31 – Stato patrimoniale passività**

PASSIVITÀ	2022	2023	Var.%
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>			
I. Fondo di dotazione	235.948.518	238.174.276	0,94
II. Riserve obbligatorie e derivanti da leggi	0	0	0
III. Riserve di rivalutazione	0	0	0
IV. Contributi a fondo perduto	0	0	0
V. Contributi per ripiano disavanzi	0	0	0
VI. Riserve statutarie	0	0	0
VII. Altre riserve distintamente indicate	0	0	0
VIII. Avanzo (Disavanzo) economico esercizi precedenti	2.225.759	15.278.690	586,45
IX. Avanzo (Disavanzo) economico dell'esercizio	15.278.690	16.189.892	5,96
<b>Totale Patrimonio netto (A)</b>	<b>253.452.967</b>	<b>269.642.859</b>	<b>6,39</b>
<b>B) CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE</b>			
1) Per contributi a destinazione vincolata	0	0	0
2) Per contributi indistinti per la gestione	0	0	0
3) Per contributi in natura	0	0	0
<b>Totale contributi in conto capitale (B)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>C) FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>			
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0	0	0
2) Per imposte	0	0	0
3) Per altri rischi ed oneri futuri	18.852.618	18.108.442	-3,95
4) Altri	0	0	0
<b>Totale Fondi rischi ed oneri futuri (C)</b>	<b>18.852.618</b>	<b>18.108.442</b>	<b>-3,95</b>
<b>D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO (D)</b>	<b>2.924.620</b>	<b>3.207.238</b>	<b>9,66</b>
<b>E) RESIDUI PASSIVI, con separata indicazione, per ciascuna voce degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo</b>			
1) Obbligazioni	0	0	0
2) Verso banche	72.236.125	63.456.581	-12,15
3) Verso altri finanziatori	0	0	0
4) Acconti	2	17.387	869250,00
5) Debiti verso fornitori	2.337.505	2.681.774	14,73
6) Rappresentati da titoli di credito	0	0	0
7) Verso imprese controllate, collegate e controllanti	42.700	306.959	618,87
8) Debiti tributari	426.734	442.978	3,81
9) Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	226.573	230.661	1,80
10) Debiti verso iscritti, soci e terzi per prestazioni dovute	0	0	0
11) Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	0	0	0
12) Debiti diversi	446.259.907	564.440.207	26,48
<b>Totale Debiti (E)</b>	<b>521.529.546</b>	<b>631.576.546</b>	<b>21,10</b>
<b>F) RATEI E RISCONTI</b>			
1) Ratei passivi	0	0	0
2) Risconti passivi	384.006.292	572.886.464	49,19
3) Aggio su prestiti	0	0	0
4) Riserve tecniche	0	0	0
<b>Totale ratei e risconti (F)</b>	<b>384.006.292</b>	<b>572.886.464</b>	<b>49,19</b>
<b>Totale passivo e netto</b>	<b>1.180.766.042</b>	<b>1.495.421.548</b>	<b>26,65</b>

Eventuali squadrate dipendono da arrotondamenti.

Fonte: Rendiconto AdSP

I dati esposti evidenziano l'incremento dell'attivo che passa da 1,18 mld a 1,49 mld nel 2023, principalmente riferito all'aumento delle immobilizzazioni materiali esposte nella tabella, che

registrano il valore netto complessivo di euro 637.910.312 (502.125.133 nel 2022).

L'attivo circolante passa da circa 483 mln a circa 666 mln. Le disponibilità liquide sono costituite da depositi bancari e postali per circa 201 mln, in aumento rispetto al 2022 (106 mln). Il patrimonio netto, che ammonta ad euro 269.642.859 e che si presenta in crescita, rispetto al 2022, in misura corrispondente al risultato di esercizio evidenziato dal conto economico di euro 16.189.892, è composto dalla dotazione patrimoniale di euro 238.174.276 (236 mln nel 2022), da utili portati a nuovo per euro 15.278.690 (2.225.759 nel 2022) e dall'utile d'esercizio per euro 16.189.892 (15.278.690 nel 2022).

Il fondo rischi ed oneri evidenzia un accantonamento pari ad euro 18.108.442 (euro 18.852.618 nel 2022) che comprende tra l'altro, accantonamenti dovuti a rischi di soccombenza (per euro 3.542.726) per cause prevalentemente derivanti da esposizione all'amianto; oneri futuri da potenziale restituzione incassi da concessionari (euro 2.736.572) ed oneri ex art. 17, c. 15 bis 1 n. 84 del 94 (euro 100.000).

I debiti si presentano complessivamente in aumento, passando nel biennio da circa 522 mln a circa 632 mln. Si registra la diminuzione dei debiti verso banche, da circa 72 mln a circa 63 mln nel 2023. Aumentano invece i debiti verso fornitori, che passano da euro 2,3 mln ad euro 2,7 mln, i debiti verso imprese controllate, collegate e controllanti, da 43 mila a 307 mila, i debiti tributari, da 427 mila ad euro 443 mila e i debiti diversi, da 446 mln a 564 mln.

I risconti passivi pari a euro 573 mln (384 mln nel 2022) sono relativi a canoni demaniali fatturati nel 2023 e negli anni precedenti, ma di competenza degli esercizi successivi per euro 2.607.327 e alla quota relativa agli esercizi successivi dei contributi in conto capitale a finanziamento di immobilizzazioni materiali ed immateriali, per euro 570.279.137. Tale significativo valore è conseguente all'applicazione del metodo indiretto di rilevazione dei contributi pubblici<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> 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, cc. 14, 73 e 69, del d.p.r. del 27 febbraio 2003, n. 97, 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 2022 e 2023.

**Tabella 32 - Conto economico consolidato AdSP**

Raggr.	Descrizione	2022	2023
A	Valore della produzione	67.320.020	78.138.286
B	Costi della produzione	47.678.973	53.433.002
C	Proventi ed oneri finanziari	-719.529	-3.076.589
D	Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	-2.599	0
	<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D)</b>	18.918.919	21.628.695
	Imposte sul reddito dell'esercizio	3.337.593	-4.845.063
	<b>UTILE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>15.581.326</b>	<b>16.783.632</b>

Fonte: dati AdSP

**Tabella 33 - Stato patrimoniale consolidato AdSP – Attivo**

Raggr.	Descrizione	2022	2023
A	<b>Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
B	<b>Immobilizzazioni</b>	<b>706.061.207</b>	<b>837.154.182</b>
	I Immobilizzazioni immateriali	78.981.972	74.138.495
	II Immobilizzazioni materiali	621.278.117	756.809.539
	III Immobilizzazioni finanziarie	5.801.119	6.206.148
C	<b>Attivo circolante</b>	<b>497.206.870</b>	<b>681.347.095</b>
	I Rimanenze	392.647	345.137
	II Crediti	333.351.995	468.540.131
	III Attività finanziarie non imm.ri	1.413.268	1.416.105
	IV Disponibilità	162.048.960	211.045.722
D	<b>Ratei e sconti</b>	<b>750.031</b>	<b>636.298</b>
	<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>1.204.018.108</b>	<b>1.519.137.575</b>

Eventuali squadrate dipendono da arrotondamenti

Fonte: dati AdSP

**Tabella 34 – Stato patrimoniale consolidato AdSP – Passivo**

Raggr.	Descrizione	2022	2023
<b>A</b>	Patrimonio netto	265.571.392	282.355.022
I	Capitale dotazione patrimoniale	235.948.518	238.174.276
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	2.225.759	15.278.690
	Capitale e riserve di terzi	1.429.279	989.769
	Riserva di consolidamento	10.386.509	11.128.654
	Utili Gruppo	15.679.659	16.780.945
	Utili di terzi	-98.332	2.688
<b>B</b>	Fondi per rischi ed oneri	24.300.656	23.906.480
<b>C</b>	Trattamento di fine rapporto	5.522.868	5.761.371
<b>D</b>	Debiti	524.291.464	633.756.820
<b>E</b>	Ratei e risconti	384.331.729	573.357.883
<b>TOTALE PASSIVO</b>		<b>1.204.018.108</b>	<b>1.519.137.575</b>

Eventuali squadrate dipendono da arrotondamenti.

Fonte: dati 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 31/12/2023	RETTIFICHE	Valore da bilancio consolidato
ADSP	631.576.546	-421.046	631.155.501
ERF spa	859.553	-22.426	837.127
APV Investimenti spa	784.786	-219.148	565.638
<i>Venice New Port Container ad Logistics spa</i>	813.561	-23.857	789.704
CFLI	393.019	0	393.019
CTC	132.731	-117.000	15.731
<b>TOTALE</b>	<b>634.560.196</b>	<b>-803.477</b>	<b>633.756.720</b>

Fonte: dati AdSP

Il bilancio consolidato mostra il significativo incremento del risultato di esercizio con un andamento che si conferma in crescita (utile del 2022 euro 15.581.326, del 2023 euro 16.783.632), permanendo sostanzialmente in linea con quello della sola AdSP.

## **12. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

L’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, che comprende i porti di Venezia e Chioggia, è un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale che svolge funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e delle attività logistiche. Il quadro normativo di riferimento è costituito dalla l. 28 gennaio 1994, n. 84, modificata dal d.lgs. 4 agosto 2016 n. 169, che, in attuazione dell’art. 8, c. 1, lett. f), della l. n. 124 del 7 agosto 2015 è intervenuto sulla previgente legislazione portuale modificando gli assetti organizzativi territoriali dei porti italiani con l’istituzione delle Autorità di sistema portuale, enti di coordinamento della gestione dei porti di rilievo nazionale, che sostituiscono, con circoscrizioni territoriali di competenza più ampie, le precedenti Autorità portuali. L’Ente, incluso nel conto consolidato delle pubbliche amministrazioni ai sensi dell’art. 1 c. 3 della l. n. 196 del 2009 tra le “Amministrazioni locali”, è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, finanziaria e di bilancio.

Sono organi dell’Autorità il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti, nominati per un quadriennio. Il Presidente in carica nell’esercizio in esame è stato nominato con d.m. n. 224 del 28 maggio 2021. Con decreto Mit dell’11 luglio 2025 è stato nominato il Commissario straordinario per l’esercizio dei poteri e le attribuzioni di cui all’art. 8 della l. n. 84 del 1994 fino al ripristino dell’ordinario organo di vertice. Il nuovo Presidente dell’Autorità di sistema portuale è stato nominato con decreto Mit n. 284 del 12 novembre 2025. Il CdG, organo di amministrazione nominato con decreto presidenziale n. 662 del 31 agosto 2021 è stato parzialmente modificato nella sua composizione con decreti del 12 luglio 2023, 19 settembre 2023 e 4 aprile 2024. Da ultimo, con decreto n. 1477 del 19 novembre 2025, il Presidente ha nominato i componenti del Comitato di gestione.

Il Collegio dei revisori dei conti in carica per l’esercizio in esame, composto da tre membri effettivi e due supplenti è stato nominato con decreto Mims n. 427 del 28 ottobre 2021 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 2021-2025. Con decreto del Presidente del 5 dicembre 2025, n. 1492 il Presidente ha stabilito che nelle more della nomina del nuovo Segretario generale la

gestione amministrativa della Segreteria generale è attribuita al direttore gestione e sviluppo risorse umane.

La pianta organica in vigore nell'esercizio considerato prevede complessivamente 105 unità e comprende il Segretario generale, 6 dirigenti, 31 quadri e 67 impiegati. Al 31 dicembre 2023 risultano in servizio 93 unità (Segretario generale, 4 dirigenti, 24 quadri e 64 impiegati). L'Ente ha pubblicato il Piano integrato di attività e organizzazione (Piao) 2022-2024, annualità 2023 di cui alla delibera del Cdg n. 5 del 27 aprile 2023. La spesa per il personale, che ammonta ad euro 7.642.131 presenta, nell'esercizio in esame, una inversione di tendenza rispetto al 2022 (euro 7.668.915), mostrando una dinamica in riduzione (di euro 26.784), e un costo medio unitario di euro 69.078 (euro 71.452 nel 2022). In relazione a quanto previsto, con specifico riguardo alla *performance* 2023, dall'Accordo di II livello recepito con delibera del Cdg n. 15 del 30 novembre 2023, secondo cui, dal mese successivo alla data della delibera, fino a febbraio 2024, al personale viene riconosciuta mensilmente una quota di acconto del premio di *performance* e che, al momento del pagamento del premio secondo il modello di valutazione, viene pagato il saldo, dedotte tra l'altro le quote mensili erogate fino a febbraio 2024, si richiamano le osservazioni svolte da questa Corte nel precedente referto, nel quale si è rimarcato come non appaia corretta l'erogazione dei premi in anticipazione rispetto alla necessaria verifica in ordine al raggiungimento degli obiettivi.

Il Collegio dei revisori ha certificato che l'Autorità ha rispettato i limiti di spesa stabiliti per l'esercizio 2023 e versato all'Erario quanto dovuto.

L'Autorità dispone solo di atti di pianificazione molto risalenti e preesistenti alla riforma del 2016 e cioè il Piano regolatore dei porti di Venezia (risalente al 1965) e quello di Chioggia (al 1981). Con decreto del 12 dicembre 2023, l'Ente ha rilevato la necessità di un supporto tecnico scientifico specializzato al Rup al fine di ottemperare alla buona riuscita della fase di redazione dal Documento. L'AdSP ha riferito che il Dpss è stato redatto nel 2024; che a dicembre 2024 è stato inviato al Comitato di gestione e che nel corso del 2025 sarà avviato formalmente l'iter per la relativa adozione e approvazione. Già nei precedenti referti questa Sezione ha sottolineato i ritardi registrati nell'adozione di documenti di così strategica importanza, e la mancata definizione dell'iter procedurale non ulteriormente procrastinabile, in quanto determinante per i necessari obiettivi di sviluppo infrastrutturale, sostenuti anche dai cospicui fondi del PNRR.

Con delibera del CdG n. 16 del 9 dicembre 2021 è stato approvato il Pot 2022 – 2024, il cui primo aggiornamento annuale è stato approvato con delibera n. 14 del 30 dicembre 2022 e, il secondo aggiornamento, con delibera n. 3 del 10 gennaio 2024. Il Pot contiene numerosi 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. Quanto alle iniziative riguardanti i conferimenti dei sedimenti provenienti dagli scavi manutentivi dei canali portuali, con particolare riguardo alla realizzazione del sito per la messa a dimora di sedimenti lagunari in area antistante Fusina e alle caratterizzazioni dei sedimenti, l’Ente ha comunicato che le attività sono in capo al Commissario straordinario e le risorse non sono a carico del bilancio AdSP MAS. Nell’esercizio in esame è entrato in vigore il cd. “nuovo protocollo fanghi” per la caratterizzazione e classificazione dei sedimenti lagunari. In particolare, il nuovo protocollo è stato 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).

Con riferimento allo stato di attuazione degli interventi rientranti nel PNRR e nel PNC, all’esito del settimo monitoraggio svolto da questa Corte ai sensi dell’art. 7, c. 7, del d.l. n. 77 del 31 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, alla data del 30 giugno 2025 risulta che le somme ricevute dall’Autorità a valere del PNRR, PNC e altre fonti ammontano, rispettivamente, ad euro 3.456.887, 136.642.208 e 12.550.670 e dunque a complessivi euro 152.649.765 e che, a fronte di tale rilevante importo, sono stati effettuati pagamenti per euro 68.798.132. Questa Corte rappresenta al riguardo l’esigenza di assicurare il celere avanzamento procedurale e finanziario delle opere, in linea con le tempistiche e gli obiettivi scanditi dal programma di realizzazione degli interventi e dalle relative scadenze, tenuto conto dell’ingente volume dei finanziamenti legati anche all’attuazione del PNRR, come pure posto in rilievo dal Mit e dal Mef all’esito dell’esame del rendiconto, oltreché dall’organo di controllo interno, in relazione alla consistenza dei residui passivi correlati ad investimenti in itinere.

I servizi di interesse generale per i porti di Venezia e Chioggia sono stati individuati ai sensi dell'art. 6 c. 4 lett. c) della l. 84 del 1994 dall'AdSP MAS con decreto del Presidente n. 939 del 12 giugno 2023. Tra questi risulta la fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari e agli utenti portuali, gestione della rete idrica e relative manutenzioni. 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, ha già oggetto di analisi nei precedenti referti ai quali si rinvia per esigenze di sintesi. Anche nell'esercizio in esame il servizio è stato affidato alla medesima società (affidataria del contratto decennale a far tempo dal 1° gennaio 2011) con decreto n. 215 del 2 maggio 2023, che attesta la sussistenza delle condizioni per l'affidamento ex art. 63, c. 2, del d.lgs. n. 50 del 2016, ritenuta l'oggettiva mancanza di alternative ragionevoli anche sotto il profilo tecnico. L'Ente ha riferito che dal 1° gennaio 2024 il Gestore unico del servizio idrico integrato per l'ATO laguna di Venezia (medesima società affidataria del servizio di fornitura di acqua all'utenza portuale dell'AdSP fino al 31 dicembre 2023) gestisce il servizio integrato anche negli ambiti dei porti gestiti dall'AdSP considerato l'art. 172, c. 2, del d.lgs. n. 152 del 2006. Il gestore unico del servizio idrico integrato per l'Ato della laguna di Venezia (in forza di affidamento ventennale, dal primo gennaio 2019 al 31 dicembre 2038, da parte del Consiglio di bacino con delibera del 13 dicembre 2018) è subentrato il 1° gennaio 2024 nella gestione del servizio nelle aree dell'AdSP MAS.

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 euro 144.095.410 (198,6 milioni nel 2022) dei quali 109.452.669 a valere sui fondi del PNC.

Con riferimento all'intervento di 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 alla concessionaria *Venice Ro-Port MoS S.c.p.a.*, permangono tutte le criticità segnalate nei precedenti referti con riguardo al mancato raggiungimento della piena operatività del Terminal a causa dei ritardi nel completamento degli interventi infrastrutturali previsti, alle conseguenti ricadute sull'avvio della gestione affidata alla concessionaria e sul pagamento dei canoni convenuti.

Per quanto riguarda il lavoro portuale temporaneo nel porto di Venezia, all'esito delle successive proroghe di cui si è riferito nel precedente referto al quale si rinvia per le

informazioni di dettaglio, l’Ente ha riferito che, con ordinanza n. 116 del 2025, si è proceduto all’affidamento del servizio per la fornitura di manodopera temporanea presso il Porto di Venezia a seguito di bando di gara ad evidenza pubblica europea e che è in corso il bando ad evidenza pubblica europea per il servizio presso il Porto di Chioggia. Si evidenzia al riguardo che l’effettiva unificazione dei due scali consentirebbe di realizzare economie di gestione per l’efficiente erogazione di un servizio strategico per l’operatività e la competitività dello scalo. Nel corso dell’esercizio in esame, la composizione complessiva dei traffici per settore rimane in linea con quella del 2022 per il comparto commerciale, confermando che tale tipologia di traffico continua a prevalere sulle altre. Si evidenzia, invece, un calo per quello industriale e quello petrolifero. I traffici portuali delle merci hanno registrato un calo di circa il 5,2 per cento rispetto al 2022, raggiungendo 24 milioni di tonnellate (-1,3 milioni di tonnellate circa) correlato alla diminuzione dei traffici del Porto di Venezia del 5,4 per cento e alla situazione stazionaria del porto di Chioggia, che registra volumi in linea con quelli del 2022.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, nel corso del 2023, si registra una crescita con una movimentazione di 715.000 passeggeri totali a fronte dei quasi 390 mila del 2022. Le “crociere” denotano un forte incremento di +314mila unità e i “traghetti” registrano un aumento dei passeggeri trasportati (del +17,1 per cento) pari a circa 13 mila unità. Si presenta stazionaria la componente “navi veloci” con una lieve flessione (-0,8 per cento pari a circa 500 unità).

Questa Sezione ha dato atto nel precedente referto delle azioni intraprese per l’unificazione del demanio marittimo in capo all’AdSP, al fine di superare le criticità legate tra l’altro alla permanenza di alcuni compendi immobiliari in capo alla CCIAA, proprietaria di Aspo. All’esito di approfondimento istruttorio l’Ente ha comunicato che si è conclusa la procedura di accertamento dei requisiti di demanialità dei fabbricati, in attuazione delle determinazioni assunte dalla Conferenza di servizi del 16 novembre 2021, avente ad oggetto la definizione delle modalità di subentro di AdSP MAS nella gestione del porto di Chioggia, in relazione ai fabbricati portuali ricadenti nell’ambito portuale Val da Rio, di cui al verbale approvato con decreto del 23 maggio 2019 intestati alla CCIAA ed in uso ad Aspo. Nelle more dell’iscrizione da parte dell’Agenzia del Demanio e di volturazione di tutti i fabbricati oggetto della procedura di accertamento, questi, dalla data di sottoscrizione dei verbali, sono gestiti dall’AdSP MAS che ha provveduto, per la regolarizzazione di tutte le occupazioni insistenti negli stessi fabbricati, al rilascio dei rispettivi titoli concessori. L’Autorità ha riferito che dal 26

marzo 2024 è operativo il presidio del porto di Chioggia a Val Da Rio con la presenza di personale della Direzione demanio al fine di agevolare i rapporti con i concessionari di Chioggia e vigilare sul demanio marittimo di competenza.

Nel corso del 2024 è stato concluso il procedimento demaniale di aggiornamento della circoscrizione demaniale ricadente lungo il perimetro del Canale Lombardo interno e il 31 maggio 2024 è stato sottoscritto il verbale di riordino del tratto.

Con specifico riguardo al procedimento di delimitazione del porto di Chioggia l'Ente ha riferito che, in accordo con la Capitaneria di Porto di Chioggia e l'Agenzia del Demanio, ha attivato tavoli tecnici per l'avvio del procedimento demaniale volto al completamento della delimitazione ai sensi dell'art. 32 cod. nav. o ampliamento ai sensi dell'art. 33 cod. nav. di quei sedimi privati esclusi dal precedente procedimento di delimitazione a Val Da Rio. L'AdSP ha richiesto inoltre l'avvio del procedimento di incameramento ai sensi dell'art. 49 cod. nav. della "Banchina A" a Val Da Rio.

In linea di continuità con le osservazioni di cui al precedente referto, si evidenzia la necessità di proseguire nel percorso avviato al fine di definire tutte le procedure preordinate alla completa unificazione della gestione del demanio rientrante nella competenza della AdSP.

Nel periodo in esame gli accertamenti per canoni da concessioni demaniali risultano in aumento, attestandosi a euro 30,81 mln (26,99 mln nel 2022). L'aumento interessa anche le riscossioni, che si attestano ad euro 20,72 mln (13,42 mln nel 2022). I canoni demaniali rappresentano il 53,61 per cento delle entrate correnti, e ne risultano la principale voce, precedendo le tasse portuali e di ancoraggio, i proventi per autorizzazioni di impresa.

In tema di assetto societario, l'AdSP con i decreti n. 1034 del 29 dicembre 2023 e n. 1251 del 31 dicembre 2024, ha adottato i provvedimenti di revisione periodica ex art. 20 del d.lgs. del 19 agosto 2016, n. 175 contenenti, rispettivamente la situazione delle partecipazioni detenute, rispettivamente, al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2023. Alla data del 31 dicembre 2023 risultano detenute le partecipazioni indicate nel precedente piano di revisione periodica, tra le quali le società *APV Investimenti* Spa, iscritta all'elenco delle *in house* e la *Venice Newport Container and Logistics* Spa, per le quali come riferito nel precedente referto l'Ente aveva dichiarato che nel 2023 avrebbe valutato una possibile razionalizzazione.

In ordine alla partecipazione dell'Ente nella società Esercizio Raccordi Ferroviari Spa nell'esercizio considerato, le risultanze del rendiconto gestionale al 31 dicembre 2023

esibiscono una partecipazione diretta al capitale sociale del 18,17 per cento e una partecipazione indiretta, tramite APV Investimenti Spa, pari a 59,98 per cento.

La sezione amministrazione trasparente mostra, alla data del 31 dicembre 2024, la partecipazione diretta dell'Ente nella società del 39,60 per cento e indiretta, tramite APV Investimenti Spa, del 60,40 per cento. Con decretazione n. 737 dell'11 dicembre 2024 l'AdSP ha disposto l'acquisizione di 507.752 azioni della società ERF Spa detenute dai soci privati impegnando la spesa complessiva di 1.000.000 di euro. Con delibera del CdG 18 dicembre 2024, n. 21 l'AdSP ha poi disposto l'affidamento *in house*, per la durata di 5 anni alla società ERF Spa, del servizio di interesse generale di manovra ferroviaria nel comprensorio ferroviario di Venezia Marghera scalo, ivi inclusa la gestione delle reti e degli impianti funzionali al servizio. La società viene individuata quale Gestore unico del comprensorio, per lo svolgimento del servizio di manovra a partire dal 1° gennaio 2025. La delibera risulta condizionata sospensivamente alla formalizzazione degli adempimenti previsti dal d.lgs. n. 175 del 2016 e alle conseguenti necessarie modifiche dello statuto ai fini della realizzazione dell'assetto organizzativo di cui all'art. 16 TUSP. Nel 2023 il bilancio della società si è chiuso con un utile di euro 52.020 (perdita di euro 439.510 nel 2022).

Passando ai dati contabili dell'AdSP, il rendiconto generale 2023 è stato approvato, previo parere favorevole del collegio dei revisori dei conti in data 22 aprile 2024, con delibera del CdG n. 5 del 24 aprile 2024 e successivamente dal Mit, previo parere favorevole del Mef il 17 giugno 2024. La gestione 2023 si è conclusa con un avanzo finanziario di competenza di euro 64.848.847, dato dalla differenza tra accertamenti (euro 256.564.190) e impegni (euro 191.715.344).

Il risultato di amministrazione ammonta a euro 101.105.756, dato dalla somma del risultato di competenza (euro 64.848.847), dall'avanzo di amministrazione dell'esercizio precedente (euro 36.551.718) e dal saldo negativo nella variazione dei residui (euro -294.809). Con provvedimento n. 4 del 24 aprile 2024, il Comitato di gestione ha deliberato, previo parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, la radiazione di residui attivi per euro 3.216.290 e passivi per 2.921.481.

Le entrate complessivamente accertate per l'anno 2023 ammontano ad euro 256.564.190 inferiori di euro 2.270.465 rispetto a quelle indicate nel bilancio preventivo assestato 2023 (euro 258.834.655). Le uscite complessivamente impegnate ammontano ad euro 191.715.344 inferiori di euro 79.854.856 rispetto a quelle indicate nella previsione assestata (euro 271.570.200).

Le spese in conto capitale diminuiscono del 26,82 per cento rispetto al 2022 (da euro 211 mln

ad euro 154 mln) e riguardano principalmente investimenti per la realizzazione di opere portuali ed immobiliari.

L'avanzo di amministrazione ammonta ad euro 101.105.756, con una variazione positiva di quasi 65 milioni rispetto all'avanzo di amministrazione registrato al 31 dicembre 2022 di euro 36.551.718. Detto risultato deriva dall'avanzo di amministrazione degli esercizi precedenti (euro 36.551.718) e dal saldo positivo di competenza di euro 64.848.847 (saldo finale di euro 101.400.565), a cui si va a sottrarre il saldo negativo delle variazioni dei residui di - 294.809 euro.

I residui attivi al 31 dicembre 2023 ammontano a complessivi euro 467.157.175, aumentati di euro 135.495.988 rispetto a quelli iniziali registrati al 31 dicembre 2022 (euro 331.661.187), di cui euro 197.619.351,52 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 269.537.823,63 provenienti dalla gestione dei residui degli anni precedenti. Il totale dei residui passivi al 31 dicembre 2023 ammonta ad euro 567.490.132,02, aumentati di euro 118.713.712,68 rispetto a quelli iniziali (euro 448.776.419,34); di essi euro 154.382.039,59 derivano dalla gestione di competenza ed euro 413.108.092,43 provengono dalla gestione dei residui degli anni precedenti.

Nel prendere atto della riferita riduzione della massa dei residui di cui alla delibera del CdG sopra richiamata questa Corte evidenzia l'importanza di continuare a verificare nel tempo i presupposti per la permanenza nelle scritture contabili tenendo conto della relativa incidenza sul risultato di amministrazione, oltre all'esigenza, pure rappresentata dall'organo di controllo interno e dai Ministeri vigilanti in sede di esame del rendiconto generale, di adottare le necessarie misure volte ad incrementare il tasso di smaltimento dei residui, dal lato delle spese, con particolare riguardo a quelli di parte capitale, efficientando le dinamiche della spesa nel rispetto dei cronoprogrammi procedurali individuati negli atti di programmazione, onde non incorrere nella perdita dei relativi finanziamenti e, dal lato delle entrate, a quelli esposti al rischio di prescrizione.

L'utile di esercizio ammonta ad euro 16.189.892, in aumento di euro 911.202 rispetto a quello dell'esercizio precedente (euro 15.278.690 nel 2022).

Il valore della produzione ammonta complessivamente ad euro 67.829.765 e presenta l'incremento di euro 10.204.270 rispetto al dato del 2022 (euro 57.625.495) riconducibile

prevalentemente ai maggiori proventi derivanti dalle concessioni demaniali e dai ricavi e proventi diversi.

I costi totali dell'esercizio ammontano a euro 43.785.426 (38.389.831 nel 2022) e presentano pertanto un aumento rispetto al precedente esercizio di euro 5.395.595, anche se inferiore all'aumento registrato nel valore della produzione.

I costi più rilevanti nel 2023 attengono ai servizi, agli oneri del personale diretti e riflessi, agli ammortamenti e svalutazioni, agli oneri diversi di gestione che comprendono anche i versamenti eseguiti al bilancio dello Stato.

Il patrimonio netto, che ammonta ad euro 269.642.859 e che si presenta in crescita, rispetto al 2022, in misura corrispondente al risultato di esercizio evidenziato dal conto economico di euro 16.189.892, è composto dalla dotazione patrimoniale di euro 238.174.276 (236 mln nel 2022), da utili portati a nuovo per euro 15.278.690 (2.225.759 nel 2022) e dall'utile d'esercizio per euro 16.189.892 (15.278.690 nel 2022).

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 2022 euro 15.581.326, del 2023 euro 16.783.632), permanendo sostanzialmente in linea con quello della sola AdSP.



CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

