

2025

# Relazione Annuale AdSP MAS



Stefano Nava

ai sensi dell'articolo 8 comma 4,  
dell'articolo 9 comma 5 lett. e) e  
dell'articolo 16, comma 2, della Legge n.  
84/94

## Sommario

<b>1. Aspetti organizzativi</b> .....	4
<b>1.1</b> Notizie di carattere generale con particolare riferimento agli obiettivi individuati dalla Direttiva del Ministro del 20 febbraio 2024, n. 43. ....	4
<b>1.2</b> Compilazione della tabella allegata relativa al personale (Tabella 1) .....	7
<b>1.3</b> Articolazione della struttura organizzativa, con particolare riferimento al regolamento che disciplina gli organi e gli uffici.....	7
<b>2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto</b> .....	16
<b>2.1</b> Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale con notizie sullo stato di attuazione. ....	16
<b>2.2</b> Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri e compilazione della tabella allegata (Tabella 2) per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali; tale tabella dovrà riportare anche il calcolo della variazione percentuale rispetto all'anno precedente. ...	16
<b>2.3</b> Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle Entrate correnti. ....	17
<b>2.4</b> Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale, nonché del costo unitario della stessa e ogni altra voce di costo attinente al personale, in coerenza con quanto riportato nella Tabella 1 riguardante i dati del personale. ....	18
<b>2.5</b> Interventi ricompresi nell'elenco annuale del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: stato di attuazione degli interventi programmati per il 2025, alla data del 31/12/2025, compilando la relativa tabella allegata (Tabella 3).....	19
<b>3. Attività svolte in ambito portuale</b> .....	20
<b>3.1</b> Servizi di interesse generale.....	20
<b>3.1.1</b> Esito delle verifiche sulle competenze in materia di servizi di interesse generale di cui alla Circolare MIT prot. 10251 del 17.4.2018. ....	20
<b>3.2</b> Articoli 16, 17 e 18 della Legge n. 84/94. ....	21
<b>3.2.1</b> Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni svolti nell'anno. ....	21
<b>3.2.2</b> Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 10 dell'articolo 18 e dell'articolo 9 del d.i. n. 202/2022.....	23
<b>3.2.3</b> Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 6 dell'articolo 16 della L.84/1994. ....	24
<b>3.2.4</b> Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 17 comma 2 della L. 84/1994 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17 comma 5 della L. 84/1994. ....	24
<b>3.2.5</b> Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17 della L. 84/1994.....	24
<b>3.2.6</b> Notizie in merito all'applicazione del comma 15- <i>bis</i> dell'articolo 17 della L. 84/1994. .	25
<b>3.3</b> Attività di cui all'articolo 68 cod. nav. e attività residuali. ....	25
<b>3.3.1</b> Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla regolamentazione della materia.....	25

<b>4. Lavoro portuale.....</b>	<b>26</b>
<b>4.1 Approfondimento sul Piano organico del porto vigente, redatto ai sensi dell'art. 8, c. 3, lett. s-bis e 3-bis, con riferimento alle misure intraprese ai sensi dello stesso, piani di interventi adottati, nonché eventuali criticità e prospettive future del lavoro portuale.....</b>	<b>26</b>
<b>4.2 Approfondimento sulla valutazione di congruità annuale degli organici delle imprese di cui all'art. 17, l. 84/94 ai sensi della Direttiva del Ministro del 5 agosto 2008, diffusa con la circolare n. 10445 del 24 settembre 2008.....</b>	<b>27</b>
<b>4.3 Verifiche ed eventuali criticità emerse in relazione all'esercizio dei poteri di cui all'art. 24, c. 2-bis della L. 84/1994, sulla vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa. ....</b>	<b>28</b>
<b>5. Manutenzione ordinaria/straordinaria e interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione .....</b>	<b>32</b>
<b>5.1 Opere di grande infrastrutturazione: quadro economico, elenco e stato di avanzamento (tecnico e finanziario) delle opere avviate, costi di realizzazione, con indicazione della relativa fonte di finanziamento, compilando la relativa tabella allegata (Tabella 4). Ogni opera dovrà corredata del relativo CUP identificativo. ....</b>	<b>32</b>
<b>5.2 Infrastrutture finalizzate alle “autostrade del mare”, risultati finali e prospettive future. ....</b>	<b>32</b>
<b>5.3 Aggiornamenti in merito sull'attuazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale. ....</b>	<b>33</b>
<b>6. Opere commissariali (ove presenti).....</b>	<b>36</b>
<b>6.1 Notizie sullo stato di realizzazione dell'opera e sulle criticità rilevate nel corso della stessa e compilazione dell'allegata scheda anagrafica.....</b>	<b>36</b>
<b>7. Finanziamenti comunitari e/o regionali .....</b>	<b>38</b>
<b>7.1 Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o a progetti utili allo sviluppo della portualità.....</b>	<b>38</b>
<b>8. Gestione del demanio.....</b>	<b>45</b>
<b>8.1 Notizie di carattere generale e compilazione della relativa tabella allegata (Tabella 5). ....</b>	<b>45</b>
<b>8.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità. ....</b>	<b>51</b>
<b>8.3 Attività di controllo sul demanio marittimo.....</b>	<b>52</b>
<b>8.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione e compilazione della Tabella 6.....</b>	<b>53</b>
<b>9. Tasse portuali .....</b>	<b>54</b>
<b>9.1 Entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali con compilazione dell'allegata tabella (Tabella 7), con un approfondimento sull'utilizzo dei parametri adottati ai sensi del DPR n. 107/2009. ....</b>	<b>54</b>
<b>10. Contenzioso.....</b>	<b>55</b>
<b>10.1 Relazione analitica sui contenziosi pendenti e quelli conclusi nell'ultimo triennio.....</b>	<b>55</b>
<b>10.2 Notizie in merito ai criteri di affidamento degli incarichi di patrocinio legale a professionisti esterni.....</b>	<b>56</b>

# 1. Aspetti organizzativi

## 1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento agli obiettivi individuati dalla Direttiva del Ministro del 20 febbraio 2024, n. 43.

Il **ciclo della performance** si integra con la programmazione strategica e finanziaria dell'Ente secondo quanto previsto dal D.lgs. 150/2009 "Attuazione della legge 4 marzo 2009, n.15, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni".

Nel 2025 il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) ha individuato e assegnato ai Presidenti delle Autorità di Sistema obiettivi specifici e strategici finalizzati anche alla determinazione della parte variabile del loro emolumento successiva alla valutazione del livello di raggiungimento di detti obiettivi.

Tenuto conto del Piano Operativo Triennale e degli obiettivi istituzionali assegnati dal Ministero vigilante alle Autorità, è stato definito il Piano delle Performance anno 2025, sezione del Piano Integrato delle Attività e Organizzazione per il periodo 2025-2027, che è stato adottato con delibera del Comitato di gestione n. 7 del 24 aprile 2025 e da ultimo modificato con delibera n. 11 del 7 luglio 2025 in cui vengono individuati e assegnati al personale dirigente obiettivi strategici e specifici coerentemente con Linee strategiche di indirizzo dell'Ente.

Il monitoraggio dell'intero processo di valutazione del personale dipendente e della relativa Metodologia adottata (Decreto AdSP MAS n. 1316 del 5 maggio 2025) è affidato all'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) che è responsabile della corretta applicazione delle linee guida, delle metodologie e degli strumenti previsti dalla normativa vigente, e ha supportato l'Ente nel corso del 2025 sul piano metodologico e nella verifica della correttezza dei processi di misurazione, monitoraggio, valutazione e rendicontazione della performance organizzativa dell'Ente. Attualmente l'incarico è ricoperto dalla dott.ssa Elisabetta Cattini di cui al Decreto n. 1108 del 29 maggio 2024.

Nel corso del 2025 si è proceduto anche alla finalizzazione delle valutazioni degli obiettivi 2025 e al relativo pagamento delle premialità collegate secondo quanto previsto rispettivamente dalla Metodologia di valutazione della prestazione e dalla Contrattazione aziendale di II livello vigente siglata dalle parti e recepita con delibera n. 15 del 30 novembre 2023 del Comitato di Gestione.

La formazione è la leva che permette alle organizzazioni di rimanere competitive all'interno di un mercato/contesto che si rinnova continuamente e in modo imprevedibile. Le Persone, calate nel contesto professionale, sono maggiormente disposte al confronto e aggiornamento continuo per meglio affrontare il proprio ruolo, avendo ciò un'influenza positiva sulla stessa organizzazione.

Considerati il Piano Operativo Triennale 2022-2024, gli obiettivi istituzionali assegnati ai Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, gli obiettivi strategici e le nuove sfide del mercato, nel corso del 2025 l'Autorità di Sistema Portuale ha proceduto ad avviare attività formative aventi come obiettivo l'*up-skilling* su digitalizzazione, project management, e *soft skill*/competenze manageriali.

L'Autorità, nell'ambito della politica di sviluppo e aggiornamento delle competenze del proprio personale, coerentemente con il Piano Formativo adottato dall'Ente (decreto n. 408/2020), ha infatti organizzato percorsi formativi rispondendo prontamente anche alle richieste delle diverse Strutture con l'obiettivo di ottenere prestazioni lavorative efficaci e allineate alle competenze attese dall'organizzazione.

Si è adempiuto alle indicazioni della Direttiva Zangrillo del 14 gennaio 2025 che ha introdotto l'obbligo di almeno 40 ore annue di formazione per tutti i dipendenti della Pubblica Amministrazione, con

l'obiettivo di valorizzare il capitale umano e migliorare i servizi, toccando ambiti digitali, ecologici, di leadership e di etica pubblica. Tale indicazione rientra nell'ambito degli obiettivi di performance organizzativa. La formazione svolta ha riguardato principalmente le seguenti aree tematiche: amministrativo-legale, anticorruzione e trasparenza, sistemi informativi e intelligenza artificiale, soft skills e sicurezza sul lavoro.

Nel 2025 l'attività formativa è stata svolta principalmente in presenza (sia in house che in outsourced), riducendo così l'attività formativa di e-learning. Sono stati svolti n. 82 eventi formativi per un totale di oltre 6.600 ore formative, con un incremento di quasi il doppio rispetto al 2024, e una media di 68 ore di formazione per dipendente con una partecipazione alle attività, sia interne che esterne, del 100% del personale dipendente.

Si sottolinea che, oltre alla formazione relativa alle aree tematiche individuate nel Piano Formativo vigente, nel corso dell'anno (gennaio-dicembre) l'Ente ha rinnovato l'adesione a Syllabus, la piattaforma di formazione promossa dalla Funzione Pubblica con l'obiettivo di garantire alle Pubbliche Amministrazioni iniziative di carattere formativo funzionali alla transizione digitale, ecologica e amministrativa promosse dal PNRR.

Nel 2025 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha erogato a tutto il personale dipendente una formazione mirata sui temi della sicurezza informatica e dello sviluppo sicuro del *software*, anche attraverso l'attivazione della piattaforma CyberGuru.

Nell'ottica di aggiornamento ed auto-formazione, così come previsto dal Piano Formativo stesso, nel 2025 l'Autorità ha rinnovato la piattaforma Business Source, trattasi di una banca dati on line consultabile in tempo reale da tutto il personale dipendente per ambito di competenza e su tematiche di interesse. Tale piattaforma include circa 2000 riviste di business in full text, pubblicazioni di settore anche in lingua inglese.

Nel corso del 2025 si è proceduto inoltre ad aggiornare il catalogo degli abbonamenti alle riviste e portali specializzati funzionali alle strutture dell'Ente nella realizzazione delle attività. Tale catalogo è a disposizione di tutto il personale dipendente.

Per quanto riguarda gli stage/tirocini, l'Autorità ha ospitato n. 4 studenti nel corso del 2025, attivando dei percorsi di stage curricolare con il coinvolgimento delle seguenti direzioni: la Direzione Coordinamento Operativo Portuale (Area Lavoro portuale), la Direzione Programmazione Strategica e Sviluppo (Area Sviluppo Traffici e Area Pianificazione Strategica e Trasportistica) e lo Staff del Presidente e del Segretario Generale (Gabinetto Presidente).

La conciliazione vita-lavoro ed il *welfare* aziendale sono due delle principali aree di intervento delle policy di *people management* attraverso tutti quegli istituti volti a migliorare la qualità di vita del proprio personale e delle loro famiglie, tra cui lo smart working, le ferie solidali, la banca ore nonché il sistema di gestione dei cd. *Flexible Benefits*, rappresentati da beni e/o servizi che il personale dipendente può utilizzare in considerazione delle proprie esigenze, secondo quanto previsto dall'art. 51 e 100 del T.U.I.R. Il piano di Flexible Benefits permette al personale dipendente di poter usufruire di un plafond individuale annuo, pari a 1.500,00€ (cd. welfare wallet) che consente a ciascun dipendente di scegliere i beni e/o i servizi desiderati. Nel merito l'Ente ha provveduto ad avviare e finalizzare l'affidamento a nuovo fornitore del servizio di gestione triennale del sistema di welfare aziendale per il triennio 2023-2025 a favore dei dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Nell'ambito della politica di *Welfare* l'Autorità ha sottoscritto con enti e società nei settori di salute, ristorazione, sport, tempo libero, trasporti e formazione n. 22 convenzioni dedicate al personale dipendente. A queste si aggiungono le due piattaforme Corporate Benefits ed Edenred4You, portali riservati che consentono acquisti a prezzi agevolati, con offerte su grandi marchi di tecnologia, moda e viaggi.

Inoltre, l'Ente ha aderito anche per il 2025 alle iniziative di *Mobility Management* del Comune di Venezia, in particolare all'attivazione degli abbonamenti annuali agevolati rispetto alle tariffe ordinarie e rateizzati nel cedolino paga del dipendente. Tale iniziativa è coerente con il percorso intrapreso dall'Ente volto a ridurre gli impatti ambientali, le cui azioni sono identificate nel Piano Operativo Triennale 2022-2024 e nel Modello di Rendicontazione di Sostenibilità adottato dall'Ente.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha rinnovato anche per l'annualità 2025 il servizio di Sportello di Ascolto, servizio on line a favore di tutto il personale dipendente che ha come fine quello di supportare l'Amministrazione nell'obiettivo di creare un ambiente di lavoro centrato su benessere, tutela della salute e prevenzione di situazioni di disagio e/o stress.

Nel corso del 2025 l'Ente ha organizzato la propria attività lavorativa anche in modalità agile, coerente col processo di innovazione volto ad una maggiore efficacia dell'azione amministrativa, della produttività e dell'orientamento ai risultati e ad un miglioramento della qualità della vita lavorativa del personale dipendente conciliando i tempi di vita – lavoro così come previsto nell'Accordo di II livello e nel Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA), inserito all'interno del Piano Integrato Attività ed Organizzazione 2022-2024 (PIAO) adottato con Delibera del Comitato di Gestione n. 7 del 24 aprile 2024.

A partire dal Piano Operativo Triennale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha integrato la sostenibilità, così come definita dall'Agenda 2030 ONU, nelle proprie strategie articolate secondo cinque linee guida correlate a specifici obiettivi di sviluppo sostenibile della citata agenda, tra cui la Parità di genere (SDG n.5).

Nel 2025 l'Autorità ha adottato il primo Piano delle Azioni positive elaborato dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), di cui al Decreto n. 1032/2023, che come previsto dal D.L. 9 giugno 2021, n. 80, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, è assorbito come allegato al Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO). Si tratta di documento di programmazione triennale, adottato ai sensi dell'art. 48 del D.lgs. 11 aprile 2006, n. 198, *Codice delle Pari Opportunità tra uomo e donna*, da tutte le amministrazioni al fine di rimuovere gli ostacoli che, di fatto, impediscono la piena realizzazione di pari opportunità di lavoro e nel lavoro.

Il PAP individua "azioni positive" definite, ai sensi dell'art. 42 del citato Codice delle Pari Opportunità", come "*misure volte alla rimozione degli ostacoli che di fatto impediscono la realizzazione di pari opportunità (...) dirette a favorire l'occupazione femminile e a realizzare l'uguaglianza sostanziale tra uomini e donne nel lavoro*".

Il PAP ha contribuisce altresì a definire il risultato prodotto dall'Amministrazione nell'ambito del c.d. ciclo di gestione della performance, previsto dal D.lgs. 27 ottobre 2009, n. 150, introducendo come specifico obiettivo trasversale a tutte le direzioni la promozione e l'attuazione delle politiche di genere e della cultura delle pari opportunità.

L'Autorità ha mantenuto attiva la partecipazione al Gruppo di lavoro per la parità di genere promosso da Assoport, anche attraverso la diffusione, il 7 marzo 2025, delle *Linee guida per un linguaggio inclusivo*, con l'obiettivo di assicurare una comunicazione rispettosa e inclusiva e più in generale di valorizzare il ruolo delle donne nel settore portuale, contribuendo così a ridurre le disuguaglianze di genere.

Nel corso del 2025 è proseguita l'attività del Comitato Unico di Garanzia (CUG), di cui al Decreto n. 1032/2023, tra cui compiti vi è proprio quello di migliorare l'efficienza delle prestazioni lavorative in un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità e di benessere organizzativo, anche attraverso misure di conciliazione tra vita privata e lavoro, promuovendo una cultura organizzativa orientata al rispetto della dignità della persona nel contesto lavorativo, alla valorizzazione delle differenze e al contrasto di qualsiasi forma di discriminazione, diretta o indiretta, e di violenza morale o psichica determinata, favorendo altresì la diversificazione delle scelte professionali e superando la distribuzione del lavoro in base al genere e/o alla disabilità.

Inoltre, l’Autorità ha organizzato un’attività formativa rivolta a tutto il personale dipendente dedicata al tema della **“Comunicazione consapevole e cultura del rispetto”, con l’obiettivo di promuovere** una cultura organizzativa basata su rispetto reciproco e comunicazione consapevole, esaminando strumenti concreti per lo sviluppo di un’organizzazione basata su Rispetto e Inclusione.

In occasione della giornata internazionale contro la violenza sulle donne, l’Autorità, in collaborazione al CUG dell’AdSP MAS, ha organizzato un momento di formazione/sensibilizzazione dal titolo **“Per una cultura del rispetto: dialogo sulla violenza di genere”** con il coinvolgimento di professioniste che operano anche nell’ambito del volontariato a tutela di donne vittime di violenza.

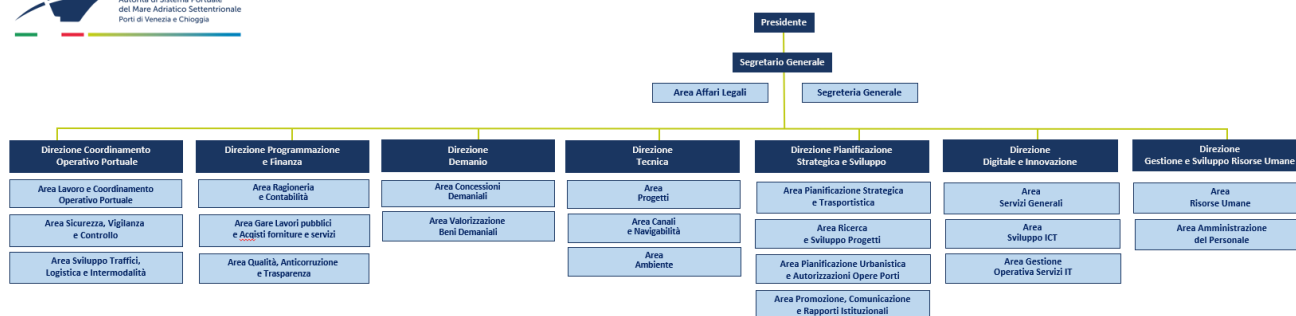
## 1.2 Compilazione della tabella allegata relativa al personale (Tabella 1)

Vedasi tabella allegata

## 1.3 Articolazione della struttura organizzativa, con particolare riferimento al regolamento che disciplina gli organi e gli uffici.

**Pianta organica** - Nel 2025 l’Autorità ha dato corso al rafforzamento dello Staff con l’assunzione di personale qualificato in possesso di competenze e conoscenze coerenti con le strategie di sviluppo dell’Ente al fine di potenziare le strutture maggiormente coinvolte nella gestione delle attività di sviluppo previste nel Piano Operativo Triennale 2022-2024, in particolare relativamente alle attività di sviluppo delle infrastrutture portuali, dell’innovazione e trasformazione digitale.

Nel 2025, la struttura organizzativa dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, è stata rivista a seguito delle modifiche intervenute con i Decreti n. 1368 del 3 luglio 2025, n. 1380 del 11 luglio 2025 e con il Decreto n. 1501 del 19 dicembre 2025 e così di seguito riportata in figura.



La Struttura funzionale si basa su sette articolazioni di *line* e una di *staff*, a cui sono attribuiti compiti che consentono di identificare la sua funzione e le sue responsabilità.

Le funzioni di *line*, che raggruppano attività omogenee, sono guidate da Direttori con competenze specialistiche tipiche delle strutture che presiedono e da cui dipendono altre unità (aree) che si occupano dello svolgimento operativo delle attività assegnate. Ciascun Direttore traduce la strategia aziendale in obiettivi operativi, fornisce le linee di azione, valuta le prestazioni dei collaboratori e

interagisce in una logica sistemica con le altre funzioni. Le funzioni di *staff* invece sono poste alle dirette dipendenze del Vertice aziendale con compiti trasversali all'organizzazione nel suo complesso.

A ciascuna articolazione di *line* o *staff* viene quindi assegnato del personale suddiviso per profilo professionale e distribuito per livello sulla base della classificazione prevista dal C.C.N.L. dei Lavoratori dei Porti.

Di seguito per ciascuna articolazione organizzativa vengono illustrati i principali compiti:

- **Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale** - La Struttura è composta da due aree a supporto degli organi di direzione dell'Autorità di Sistema Portuale. Si occupa dell'assistenza e della valutazione giuridica delle questioni legali, della segreteria generale dei vertici, della cura dei rapporti istituzionali e delle relazioni con i media. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con Disposizione di servizio n. 102 del 2019 e con Decreto n. 1380 del 2025.
- **Direzione Coordinamento Operativo Portuale** - La Direzione è formata da due aree. Si coordina con gli enti, le istituzioni e gli operatori portuali per garantire lo svolgimento delle attività portuali, individuando le modalità operative per migliorarle e aumentare la competitività del porto. Gestisce inoltre gli apparati e la rete di sorveglianza, vigilando sul rispetto delle disposizioni in materia di operazioni portuali, sicurezza e igiene del lavoro. Istruisce le istanze per le autorizzazioni di impresa portuale, per la fornitura dei servizi portuali e per l'esercizio delle attività collaterali. Cura lo sviluppo dei traffici, della logistica e dell'Intermodalità. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con Disposizione di servizio n. 107 del 2019 e dal Decreto n. 1368 del 2025.
- **Direzione Programmazione e Finanza** - La Direzione, composta da tre aree, si occupa della programmazione finanziaria dell'Ente, di cui redige il bilancio preventivo e consuntivo, della gestione della tesoreria e delle attività amministrativo-contabili fiscali inerenti a riscossioni e pagamenti. Monitora le società partecipate e controlla e rendiconta i finanziamenti provenienti da enti esterni. Cura l'attività amministrativa relativa alle gare lavori pubblici, servizi e forniture e le procedure di affidamento mediante MEPA e CONSIP, nonché gli adempimenti collegati all'Anticorruzione, Trasparenza e Qualità. Cura le attività relative agli adempimenti in materia fiscale, nonché gli adempimenti in merito all'assistenza fiscale dei dipendenti per la compilazione dei modelli 730. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con Disposizione di servizio n. 105 del 2019.
- **Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo** - La Direzione, formata da quattro aree, si occupa della ricerca di nuove opportunità di sviluppo portuale e, in coordinamento con le direzioni dell'Ente, delinea 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 nonché e cura gli studi/statistiche sugli andamenti di mercato e data management. Cura l'iter istruttorio relativo al rilascio delle autorizzazioni delle opere nei porti. Si occupa inoltre degli aspetti relativi alla promozione, alla comunicazione ed ai rapporti istituzionali dell'Ente. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con Disposizione di servizio n. 102 e 103 del 2019 e dal Decreto n. 1377 del 2025.
- **Direzione Gestione e Sviluppo Risorse Umane** - La Struttura è composta da due aree, si occupa della gestione e sviluppo delle risorse umane in termini di organizzazione, competenze, formazione, performance, comunicazione interna, welfare e benessere organizzativo nonché dell'attività legata all'amministrazione contabile del personale, dalla gestione delle presenze all'elaborazione delle buste paga, agli adempimenti fiscali e previdenziali e alla gestione delle pratiche pensionistiche. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti dalla

Disposizione di servizio n. 102 del 2019 e Decreto n. 1234 del 02/12/2024 e n. 1240 del 17/12/2024.

- **Direzione Digitale e Innovazione** - La Direzione, formata da tre aree, si occupa delle attività relative alla gestione e dello sviluppo ICT, nonché delle attività relative alla gestione delle risorse IT, alla manutenzione e aggiornamento dei componenti hardware e software dei sistemi IT interni, al fine di garantire l'operatività degli applicativi messi in produzione e consentire adeguate economie, massima interoperabilità, semplificazione ed efficienza. Si occupa inoltre della gestione dei servizi generali dell'Autorità. Cura, inoltre, la gestione operativa e sistemistica delle infrastrutture, degli applicativi e delle piattaforme IT interne, al fine di garantire business continuity, il disaster recovery ed i back-up dei dati dell'Ente. Cura, inoltre, le attività relative alla privacy, alle polizze assicurative, al servizio archivistico-protocollo e bibliografico e al servizio di pulizia delle sedi. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti dalla Disposizione di servizio n. 102 del 2019 e dal Decreto n. 1501 del 19 dicembre 2025.
- **Direzione Demanio** - La Direzione, 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. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con Disposizione di servizio n. 104 del 2019.
- **Direzione Tecnica** - La Direzione è composta da tre aree. Si occupa della realizzazione di opere infrastrutturali portuali e della manutenzione ordinaria e straordinaria di strade, reti ferroviarie, banchine, canali di navigazione portuale. Gestisce le questioni di impatto ambientale inerenti alle attività portuali. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con Disposizione di servizio n. 106 del 2019.

Pianta organica - Per lo svolgimento dei compiti istituzionali, l'ADSPMAS si avvale della segreteria tecnico-operativa di cui all'art. 10 della L. 84/1994.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, a seguito della delibera del Comitato di gestione n. 2 del 21 marzo 2025, ha approvato mediante lettera prot. Registro Ufficiale.U.0004454.18-04-2025 la modifica della pianta organica, dell'AdSP Mare Adriatico Settentrionale ai sensi dell'art. 12, comma 2, lettera b) l.84/94. L'Ente ha ravvisato la necessità di modificare la pianta organica per attuare nuove strategie di sviluppo del capitale umano, creando un ambiente di lavoro sereno e idoneo a motivare e valorizzare il proprio personale, favorendo così l'ottimizzazione della produttività e l'efficienza delle prestazioni lavorative, così come previsto dall'art. 7, d.lgs. 165/2001.

La pianta organica di totali n. 103 unità, escluso il Segretario Generale, risulta così composta:

	Dirig.	Quadri A	Quadri B	Impiegati di 1° livello	Impiegati di 2° livello	Impiegati di 3° livello	Impiegati di 4° livello	Totale
Personale della Segreteria Tecnico - Operativa	6*	18	13	30	18	14	4	103

\* escluso il Segretario Generale

A seguito dell'approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con decreto n. 1311 del 23 aprile 2025 è stato adottato il Piano Triennale dei Fabbisogni di personale 2025-2027. Nel corso

dell'anno 2025 l'Ente ha svolto una parte delle selezioni e delle progressioni di carriera previste, il cui completamento è previsto per l'anno 2027.

**Copertura dell'organico** - La copertura dell'organico effettivo al 31.12.2025 è pari a 97 unità escluso il Segretario Generale:

Livello	Pianta Organica approvata	Copertura effettiva dell'organico
Segretario Generale	1	0
Dirigenti	6	5
Quadri A	18	16
Quadri B	13	12
Impiegato 1° liv.	30	30
Impiegato 2° liv.	18	18
Impiegato 3° liv.	14	11
Impiegato 4° liv.	4	5
<b>Totale</b>	<b>104</b>	<b>97</b>

La posizione del Segretario Generale al 31.12.2025 risultava ancora vacante.

**Turnover. Notizie su procedure selettive per assunzione di personale concluse o in corso di svolgimento.** Al fine di coprire le carenze di pianta organica, durante l'anno 2025 è stata avviata e conclusa la selezione pubblica per titoli ed esami per l'assunzione, con un contratto di lavoro subordinato a tempo pieno e indeterminato, di un Funzionario di 1° livello da assegnare all'Area Affari Legali (codice APVen\_01\_2025\_LEG). L'assunzione è avvenuta a gennaio 2026.

**Assunzioni a tempo determinato e indeterminato.** Nel corso dell'anno 2025, si è proceduto ad effettuare l'assunzione di un ingegnere civile-edile, con un contratto di lavoro subordinato a tempo pieno e indeterminato e inquadramento di Quadro di fascia B, assegnato all'Area Progetti della Direzione Tecnica. L'iter selettivo si era concluso nel 2024. Non vi è stata alcuna trasformazione di rapporto di lavoro da tempo determinato a tempo indeterminato.

**Cessazione personale a tempo indeterminato** - Non vi sono state cessazioni di personale a tempo indeterminato.

**Personale a tempo determinato** - Nell'anno 2025 solo il Segretario Generale ha avuto un rapporto di lavoro a tempo determinato scaduto in data 25/10/2025.

**Andamento del turnover personale a tempo indeterminato** - La composizione del personale dell'Autorità di Sistema Portuale ha registrato dal 2024 al 2025 le dinamiche indicate nella tabella sotto riportata:

		Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
2024	Personale della Segreteria Tecnico - Operativa	6	25	66	97
2025	Cessazioni	-11	0	0	-1
	Assunzioni	0	1	0	1
	Passaggi di livello	0	2	-2	0
	Personale della Segreteria Tecnico - Operativa	5	28	64	97

N.B.: Il Segretario Generale è incluso fra i Dirigenti

**Lavoratori a tempo parziale** - Per quanto riguarda il lavoro a tempo parziale, nel corso del 2025 ci sono state undici proroghe e un aumento delle ore di prestazione lavorativa. La situazione al 31/12/2025, per quanto riguarda il personale con un contratto di lavoro a tempo parziale è la seguente:

Ore di lavoro	N. Dipendenti
20 ore (52,63%)	1
24 ore (63,16%)	1
25 ore (65,79%)	1
30 ore (78,95%)	11
32 ore (84,21%)	1
33,5 ore (88,16%)	1
34 ore (89,47%)	2
35 ore (92,11%)	1

Si precisa che sei dei contratti a tempo parziale sono a tempo indeterminato, tutti gli altri hanno una durata determinata e prevedono il rientro a tempo pieno alla conclusione in quanto trattasi personale a tempo indeterminato.

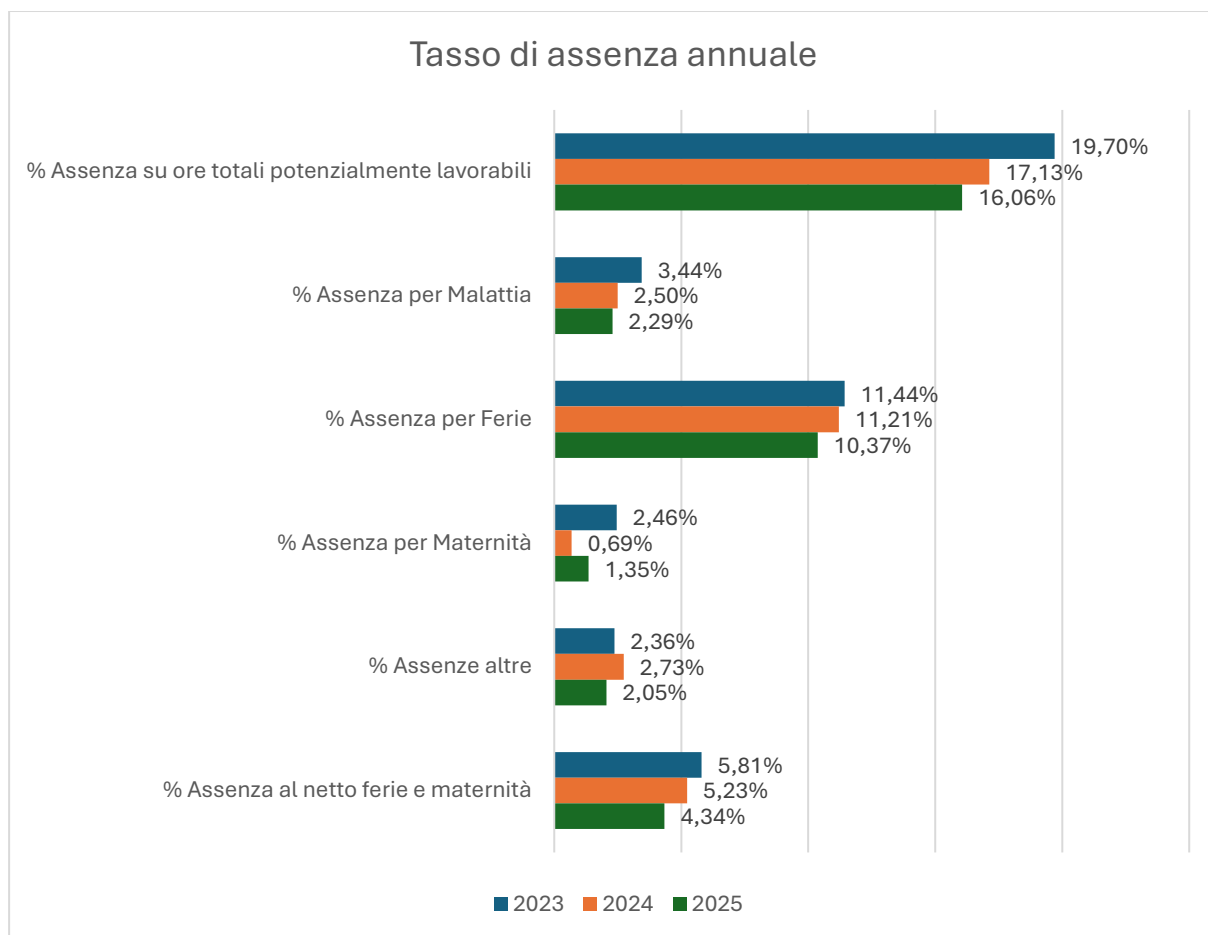
**Composizione personale Segreteria Tecnico-Operativa** - Analizzando la composizione dell'organico della Segreteria Tecnico-Operativa, escluso il Segretario Generale, emergono i seguenti principali fenomeni:

- l'età media dei dipendenti è di circa 48 anni;
- l'anzianità media di servizio è di circa 14 anni;
- il numero dei laureati sia tra gli uomini sia tra le donne è in costante crescita.

Osservando i singoli fenomeni per ciascuna categoria emerge la seguente situazione:

Categoria	Età anagrafica media			Anzianità di servizio media			
	Anno	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Dirigenti		54	55	55	17	14	14
Quadri		49	50	50	17	17	17
Impiegati		46	46	47	11	11	12

**Tassi di assenza** - I tassi di assenza registrati nel periodo dal 2023 al 2025 sono indicati nell'istogramma di seguito riportato.



Nel 2025 hanno subito una flessione le assenze dal servizio rispetto al 2024 per una diminuzione degli eventi di malattia, ferie e assenze altre. Per l'anno 2025, si rileva il seguente andamento suddiviso per strutture.

Tasso di assenteismo anno 2025	Suddivisione per tipologia					
	% Assenza su ore totali potenzialmente lavorabili	% Assenza per Malattia	% Assenza per Ferie	% Assenza per Maternità	% Assenze altre	% Assenza al netto ferie e maternità
Personale suddiviso per uffici dirigenziali						
Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale	17,48%	1,22%	13,21%	0,66%	2,40%	3,62%
Direzione Tecnica	15,59%	1,61%	10,29%	0,59%	3,10%	4,71%

Direzione Programmazione e Finanza	18,35%	6,06%	9,45%	0,07%	2,77%	8,83%
Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo	13,36%	1,48%	9,57%	0,66%	1,66%	3,14%
Direzione Coordinamento Operativo Portuale	15,75%	0,96%	11,57%	0,18%	3,04%	4,00%
Direzione Demanio	20,92%	3,71%	10,32%	6,02%	0,87%	4,58%
Direzione Digitale ed Innovazione	11,44%	1,08%	8,16%	0,32%	1,88%	2,95%
Direzione Gestione e Sviluppo Risorse Umane	16,02%	3,79%	9,64%	2,26%	0,32%	4,12%
<b>MEDIA AdSPMAS</b>	<b>16,06%</b>	<b>2,29%</b>	<b>10,37%</b>	<b>1,35%</b>	<b>2,05%</b>	<b>4,34%</b>

### **Trattamento economico e normativo del personale dipendente**

**Contratto di 1° livello** - Il rapporto di lavoro, l'inquadramento professionale e il trattamento economico-normativo del personale dell'Ente è disciplinato, per i dirigenti, dal C.C.N.L. dei dirigenti delle Autorità di Sistema Portuale, che recepisce il CCNL dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi integrato dalla contrattazione collettiva di secondo livello, mentre per quanto riguarda quadri e impiegati, dal C.C.N.L. dei lavoratori dei porti, integrato dalla contrattazione collettiva di secondo livello.

**C.C.N.L. dei dirigenti delle Autorità di Sistema Portuale** - Con delibera n. 8 del 24 settembre 2021 il Comitato di Gestione ha recepito l'accordo che in data 29 luglio 2021 è stato sottoscritto tra Assoporti e l'Organizzazione Sindacale di categoria Federmanager e regola il rapporto di lavoro dei dirigenti delle Autorità di Sistema Portuale. L'accordo recepisce il contratto collettivo nazionale di lavoro per i dirigenti di azienda produttrici di beni e servizi, firmato il 30 luglio 2019 tra Confindustria e Federmanager. Esso stabilisce pattuizioni specifiche per i dirigenti dipendenti di AdSP ed è scaduto il 31 dicembre 2023. Le parti stipulanti hanno convenuto di attivare sistemi retributivi incentivanti collegati al raggiungimento di obiettivi con conseguente introduzione di trattamenti economici aggiuntivi. I criteri e le modalità di attuazione saranno oggetto di consultazione con le RSA Federmanager. Al fine di promuovere l'aggiornamento culturale e professionale delle risorse dirigenziali, le parti hanno convenuto di riconoscere n. 5 giornate formative all'anno. E' stato inoltre previsto in sostituzione a quanto previsto dall'art. 15 del contratto collettivo nazionale di lavoro per i dirigenti di azienda produttrici di beni e servizi, una specifica disciplina in materia di responsabilità civile e/o penale. In data 10 luglio 2025 è stato sottoscritto tra Assoporti, e l'Organizzazione Sindacale di categoria Federmanager l'accordo contrattuale collettivo che regola il rapporto di lavoro dei dirigenti delle Autorità di Sistema Portuale. L'accordo che ha scadenza il 31 dicembre 2027, recepisce con integrazioni, il contratto collettivo

nazionale di lavoro per i dirigenti di azienda produttrici di beni e servizi, firmato il 13 novembre 2024 tra Confindustria e Federmanager e stabilisce pattuizioni specifiche per i dirigenti dipendenti di AdSP. L'accordo sarà sottoposto alla delibera del Comitato di Gestione nel corso del 2026.

**C.C.N.L. dei lavoratori dei porti** - Con delibera n. 20 del 18 novembre 2024 il Comitato di Gestione ha recepito l'ipotesi di accordo del rinnovo del CCNL dei lavoratori dei porti 2024-2026. Tale accordo, è stato sottoscritto tra Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Fise-Uniport e le Organizzazioni Sindacali di categoria FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, in data 8 ottobre 2024 e concerne il rinnovo del CCNL dei lavoratori dei porti, riguardante i dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale con qualifica di quadro, impiegato e operaio. Le parti stipulanti hanno convenuto di apportare alcune variazioni sulla parte normativa rispetto al contratto del triennio precedente. Le principali modifiche che impattano sulla gestione dei rapporti di lavoro con i dipendenti sono:

- a) provvedimenti disciplinari: in caso di sanzioni comminate per comportamenti collegati a violazioni in materia di salute, sicurezza ed igiene del lavoro, per quanto riguarda gli effetti dei provvedimenti stessi il periodo temporale di riferimento passa da un anno a due anni;
- b) formazione in materia di sicurezza sul lavoro: incremento di due ore della formazione di ingresso;
- c) contrattazione di II livello: chiarimenti sull'art. 52;
- d) ferie: aumento di una giornata dal 2025;
- e) protocollo condiviso sulla parità e contro la violenza di genere.

Per quanto riguarda la parte economica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, si evidenziano le seguenti dinamiche:

Incremento mensile: E' stata riconosciuta ai dipendenti la seconda tranche contrattuale nel mese di dicembre 2025 che prevedeva € 50,00 € di aumento del minimo conglobato al quarto livello. A dicembre 2026 sarà riconosciuta l'ultima tranche pari a 60,00 € per aumento del minimo conglobato al quarto livello.

Una tantum: Nel corso del 2025 è stata riconosciuta la seconda di tre tranches pari a € 200,00 uguale per tutti i livelli, che è stata corrisposta in parte come retribuzione e in parte in welfare. L'ultima sarà corrisposta nel 2026.

Welfare: Unisalute ed Ente Bilaterale Nazionale: Nel corso del 2025 si è provveduto a versare la quota aggiuntiva prevista per Unisalute (cassa sanitaria che garantisce ai lavoratori dipendenti un'assistenza integrativa rispetto al SSN) mentre per quanto riguarda quella da versare all'Ente Bilaterale Nazionale che promuove iniziative di studio, ricerca e formazione per il settore non è stato effettuato il versato in quanto si era in attesa delle istruzioni operative che sono pervenute a febbraio 2026.

**Incarichi attribuiti nell'ambito del Fondo Complementare al PNRR** - Nell'ambito del Fondo Complementare al PNRR, l'Ente ha nel corso dell'anno 2022 assegnato i seguenti incarichi che sono regolarmente proseguiti nel corso dell'anno 2025:

- Intervento "Elettrificazione Banchine Aree di Marghera": Incarico di Assistente al RUP per gli aspetti della progettazione, l'ottenimento dei permessi di esecuzione dell'opera e la definizione dei modelli di esercizio e Direttore Lavori/Esecuzione;
- Intervento "Adeguamento ferroviario stradale del nodo di via della Chimica a Porto Marghera": Incarico di Assistente al RUP e Coordinatore della Sicurezza in Esecuzione (CSE);

- Intervento “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”: Incarico di Assistente al RUP e Coordinatore della Sicurezza in Esecuzione (CSE);
- Intervento “Nuovo ponte ferroviario su canale ovest”: Incarico di Assistente al RUP e Coordinatore della Sicurezza in Esecuzione (CSE).

I contratti originari e i rinnovi e le proroghe sono stati sottoposti al controllo preventivo di legittimità da parte della Corte dei Conti, ai sensi dell'art. 3 comma 1 della Legge 20/1994, come modificato dall'art. 17 comma 30 del D.L. 78/2009, convertito con Legge n. 102/09 che ha avuto esito positivo.

## **2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto**

### **2.1 Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale con notizie sullo stato di attuazione.**

Il Piano Operativo Triennale 2026-2028 è stato approvato con delibera del Comitato di Gestione n. 2 del 10 febbraio 2026. I lavori di redazione del POT sono iniziati nel corso della seconda metà del 2025 con la predisposizione delle prime bozze di lavoro da condividere sia con direzioni interne all'ente sia con gli stakeholder esterni.

Il POT definisce le linee di indirizzo e le priorità di intervento per i porti di Venezia e Chioggia, nel quadro delle trasformazioni in atto nei mercati internazionali, nello scenario geopolitico e nelle politiche europee in materia di trasporti e logistica.

Il POT 2026-2028 individua cinque obiettivi strategici che costituiscono l'asse portante dell'azione dell'Autorità nel triennio:

- Obiettivo I – Pianificazione portuale: DPSS e nuovi PRP
- Obiettivo II – Sviluppo dell'ambito portuale, valorizzazione del demanio e piena attuazione della ZLS
- Obiettivo III – Miglioramento dell'accessibilità terrestre
- Obiettivo IV – Miglioramento dell'accessibilità nautica
- Obiettivo V – Nuovo assetto crocieristico e interventi commissariali per la salvaguardia di Venezia e della Laguna

Il POT 2026-2028 si configura quale strumento di governo operativo, capace di coordinare investimenti pubblici e privati, orientare la pianificazione e assicurare un percorso di sviluppo sostenibile, competitivo e coerente con le peculiarità del sistema portuale di Venezia e Chioggia.

### **2.2 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri e compilazione della tabella allegata (Tabella 2) per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali; tale tabella dovrà riportare anche il calcolo della variazione percentuale rispetto all'anno precedente.**

Nel corso dell'anno appena trascorso i porti di Venezia e Chioggia hanno registrato un andamento positivo, con un volume totale movimentato pari a 26 milioni di tonnellate, quasi 1.3 milioni di tonnellate in più rispetto al 2024. A trainare la crescita è soprattutto lo scalo di Venezia, che ha raggiunto 25.289.943 milioni di tonnellate (+4.9%, +1.185.589 tonnellate), mentre Chioggia, pur con volumi più contenuti, ha messo a segno un incremento del 10.7%, arrivando a 901.065 mila tonnellate (+87.650 tonnellate).

In crescita sensibile i volumi delle rinfuse solide che raggiungono, nonostante il calo registrato a Chioggia, complessivamente quasi gli 8.3 milioni di tonnellate. In particolare, a Venezia, si registra una crescita del 42.5% dei cereali, una leggera flessione di mangimi animali e semi oleosi (per un volume di oltre 1.530.822 tonnellate) e un segno positivo del 23,1 % (per un totale di 2.373.758) nel settore minerali, cementi e calci; settore in cui si registra un segno positivo anche per lo scalo di Chioggia che

ha intermediato 336.368 tonnellate. Il carbone segna il passo, non incidendo tuttavia sul dato positivo complessivo delle rinfuse solide, in funzione della strategia energetica nazionale ed europea.

Molto positivi anche i segnali registrati nel corso del 2025 per il comparto containerizzato, anno in cui, a Venezia, è stata abbondantemente superata la soglia dei 500.000 container (più precisamente 532.762 TEU, pari a un incremento del 11.2% rispetto al 2024). Stabile il traffico Ro/Ro, che si attesta complessivamente a 2.361.293 tonnellate a Venezia; in questo settore anche Chioggia, pur con le dovute proporzioni, registra un dato positivo intermediando 7.403 tonnellate nel corso del 2025 con un incremento del 22,3% rispetto al 2024.

Le rinfuse liquide, appannaggio di Porto Marghera, registrano un lieve calo (-1.9%), chiudendo il 2025 a 6.988.710 tonnellate.

Molto positivo anche il settore crocieristico. A seguito, infatti, dell'introduzione del Decreto-Legge 1° aprile 2021 n. 45, convertito con modificazioni dalla Legge 17 maggio 2021 n. 75 il traffico crocieristico era stato pressoché azzerato. A distanza di 4 anni, invece, il 2025 si chiude con un aumento complessivo del +3.4% (sono 617.454 i crocieristi accolti negli scali di Venezia e Chioggia) rispetto all'anno precedente. Il traffico crocieristico vede Venezia confermare il proprio appeal (584.284 passeggeri nel 2025 pari al 6.7% in più rispetto al 2024) mentre si registra un calo a Chioggia, scalo che necessita di una implementazione infrastrutturale e operativa per affermarsi quale destinazione per le crociere di media e soprattutto piccola stazza.

L'analisi mette in evidenza una tendenza di crescita costante, trainata da comparti chiave come cementi e calci, prodotti agricoli e traffico containerizzato. La solidità di questi segmenti, unita a incrementi più contenuti in altri ambiti e flessioni non particolarmente significative, consolida il ruolo dei porti di Venezia e Chioggia come hub strategici per le principali filiere industriali e commerciali, sia a livello nazionale che internazionale.

## 2.3 Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle Entrate correnti.

Nel 2025 la spesa per il personale (categoria 1.1.2 delle uscite) ha compreso le seguenti voci:

- Emolumenti fissi e variabili al personale dipendente compreso il Segretario Generale;
- Oneri derivanti dalla contrattazione aziendale e da rinnovi contrattuali;
- Indennità e rimborso spese per missioni in Italia e all'estero;
- Spese per formazione;
- Oneri previdenziali e assistenziali;
- Emolumenti a personale non dipendente;
- Altri oneri per il personale compresi buoni pasto.

L'importo complessivo è riportato nella tabella che segue:

<b>A) SPESE PER IL PERSONALE 2025 (cat. 112)</b>	<b>€ 9.162.463,71</b>
<b>B) ENTRATE CORRENTI 2025 (tit. I)</b>	<b>€ 65.000.099,80</b>
<b>RAPPORTO A/B</b>	<b>14,10%</b>

## **2.4 Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale, nonché del costo unitario della stessa e ogni altra voce di costo attinente al personale, in coerenza con quanto riportato nella Tabella 1 riguardante i dati del personale.**

**Contratto aziendale quadri e impiegati** - Con delibera n. 15 del 30 novembre 2023, il Comitato di Gestione ha recepito lo schema di accordo di II livello con validità 01/01/2023 – 31/12/2025. Nella formulazione dell'Accordo aziendale si è inteso dare attuazione ai principi dettati dalle normative di riferimento nonché alle indicazioni pervenute dal Ministero vigilante e dal Collegio dei Revisori, con riferimento specifico a:

- Competenza del personale in funzione della “mission” dell'Ente e dei piani di sviluppo in percorsi di formazione continua con programmi di intervento e facilitazioni concesse al personale che intende partecipare a corsi universitari, master di approfondimento e corsi di specializzazione;
- Benessere Organizzativo per favorire la conciliazione della vita personale, familiare e sociale con quella lavorativa e la promozione delle pari opportunità e, comunque, la realizzazione di un ambiente di lavoro inclusivo, attraverso la flessibilità nell'orario di lavoro e istituti specifici quali lavoro agile, ferie solidali, part time, welfare, ecc..
- Qualità della prestazione ovvero “performance individuale” per sviluppare la cultura del merito, dell'orientamento al conseguimento degli obiettivi, la proattività individuale e lo spirito d'iniziativa al fine del miglioramento dei processi lavorativi in termini di efficienza ed efficacia.

**Contratto aziendale personale dirigente** - Con delibera n. 14 del 30 luglio 2024, il Comitato di Gestione ha recepito lo schema di accordo di II livello per i dipendenti con qualifica dirigenziale con validità dal 01/01/2024 fino alla data di rinnovo del CCNL dei dirigenti Confindustria - Federmanager. Nella formulazione dell'Accordo aziendale si è inteso valorizzare il capitale umano secondo presupposti legati a fattori gestionali e organizzativi (competenza, senso di responsabilità, appartenenza e clima aziendale) e, quindi, agevolando il conseguimento degli obiettivi prefissati attraverso una corretta azione amministrativa. Il contratto ha visto infatti un incremento della Retribuzione variabile (MBO) ovvero la performance individuale per incrementare l'orientamento al conseguimento degli obiettivi, la proattività individuale e lo spirito d'iniziativa al fine del miglioramento dei processi lavorativi in termini di efficienza ed efficacia anche dell'Ente nel suo complesso.

Il costo unitario della contrattazione è dato dalla somma degli importi della Colonna J della tabella con titolo “Totale uscite nel 2025 connesse a contrattazione integrativa” ed è pari a € 1.405.109,92.

L'incidenza dei costi della contrattazione di II livello, calcolata come costo unitario della contrattazione come definito nel precedente paragrafo rispetto al costo totale (Colonna P della tabella), è pari al 17,79%.

L'incidenza delle altre voci di costo attinenti al personale rispetto al costo totale (Colonna M della tabella) è la seguente:

- Totale uscite nel 2025 per emolumenti fissi, straordinari e reperibilità (Colonna K della tabella): 54,56%.
- Totale oneri previdenziali e assistenziali 2025 a carico AdSP (Colonna M della tabella): 18,30%

- Totale accantonamenti TFR nel 2025 (Colonna N della tabella): 5,37%
- Altri oneri per il personale 2025 non inclusi nelle precedenti colonne (Colonna O della tabella): 3,99%

**2.5 Interventi ricompresi nell'elenco annuale del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: stato di attuazione degli interventi programmati per il 2025, alla data del 31/12/2025, compilando la relativa tabella allegata (Tabella 3).**

Vedasi Tabella 3 allegata

## 3. Attività svolte in ambito portuale

### 3.1 Servizi di interesse generale.

#### 3.1.1 Esito delle verifiche sulle competenze in materia di servizi di interesse generale di cui alla Circolare MIT prot. 10251 del 17.4.2018.

Per quanto riguarda l'affidamento e il controllo sulle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali dei servizi di interesse generale non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1 della Legge 84/1994 e ss.mm.ii, così come previsto dall'art. 6, comma 4, lettera c), stessa Legge, al fine di dare attuazione alla normativa vigente nonché alla nota del Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. N. 10251 del 17/04/2018, l'Ente ha svolto una ricognizione dei servizi in base alla originaria elencazione fornita dai D.M. 14.11.1994 e dal D.M. 04.04.1996 e ha formulato una regolamentazione, effettuata tenendo conto anche degli affidamenti esistenti. È stato quindi emesso il decreto del Presidente n. 939/2023, di "Individuazione dei servizi di interesse generale ai sensi dell'art. 6 comma 4 lettera c) della Legge n. 84/94".

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 rinnovata per il biennio successivo (nuova scadenza 30 settembre 2027)
Concessione del servizio di raccolta, stoccaggio, pretrattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi (liquami, acque di lavaggio e di sentina, nonché le acque nere) e dei residui del carico prodotti dalle navi ormeggiate nel porto di Venezia (D.lgs 182/2003 e D.M. 14 novembre 1994, emanato ai sensi del citato art. 6 della Legge 84/1994, che all'art. 1, lettera b))	A.T.I. costituita da Veritas Spa, Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia Scpa, Conepo Servizi Scarl, Berengo Spa, C.M.E.V. Società Cooperativa, Sacaim S.p.a.	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 163/2006 di conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione presso il Porto di Venezia ai sensi dell'art. 6, c.1 della Legge 84/1994.	Veritas S.p.a	Per il servizio idrico si è aderito al servizio idrico integrato in base a convenzione con Consiglio di Bacino e Veritas (secondo Delibera dell'Assemblea dei Sindaci n. 20 del 13.12.2018- 01/01/2024- 31/12/2038)
Stazioni marittime passeggeri. Gestione dei servizi finalizzati all'attività di sbarco/imbarco passeggeri ed attività connesse	Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.	Concessione con scadenza 31/05/2024, prorogata ex art. 199 DL RILANCIO (DL n. 34/2020) al 31/05/2026
Servizio Ferroviario	Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A. <sup>1</sup>	Convenzione 01/01/2025- 31/12/2029

<sup>1</sup> Società in house

Gestione Parcheggi	APV Investimenti S.p.A. <sup>2</sup>	Scadenza 31/12/2025

## 3.2 Articoli 16, 17 e 18 della Legge n. 84/94.

### 3.2.1 Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni svolti nell'anno.

Nel corso del 2025 sono state rilasciate 19 autorizzazioni ai sensi dell'art. 16 per operazioni portuali (tabella 1) e 37 autorizzazioni alla fornitura di servizi portuali (tabella 2). In particolare, sono state rilasciate, seguito procedura pubblica, tre nuove autorizzazioni pluriennali con correlata concessione ex art. 18 a FHP Terminal Chioggia (e So.ri.ma), TRV e a TIV.

Le autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di impresa portuale in conto proprio o in conto terzi sono regolate dall'Ord. AdSPMAS n. 100 del 3 novembre 2023.

Alla data del 31/12/2025 i soggetti autorizzati a svolgere operazioni portuali nel Porto di Venezia ai sensi dell'art. 16 della Legge 84/1994 risultano 22 ed in particolare:

- 19 imprese portuali (autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 Legge n.84/94 ed ai sensi dell'Ord. AdSP MAS n. 100/2023) per conto terzi e per conto proprio concessionarie (Tabella 1)

**Tabella 1. Imprese portuali concessionarie del Porto di Venezia**

n°	SOC. ART. 16 CONCESSIONARIA	TIPO SOCIETA'
1	ADRIATIC MULTIMODAL TERMINAL (EX CARBONES)	conto terzi
2	INTERPORTO RIVERS VENEZIA	conto terzi
3	FHP TERMINAL VENEZIA (EX MULTI SERVICE)	conto terzi
4	TERMINAL INTERMODALE VENEZIA (TIV)	conto terzi
5	TERMINAL RINFUSE VENEZIA (TRV)	conto terzi
6	TRANSPED	conto terzi
7	VECON	conto terzi
8	VEZZANI	conto terzi
9	VENICE RO-PORT MOS	conto terzi
10	ACCIERIE D'ITALIA	conto proprio
11	CEREAL DOCKS MARGHERA	conto proprio
13	COLACEM	conto proprio
14	GENERAL SISTEM	conto proprio
15	GRANDI MOLINI ITALIANI	conto proprio
16	IDROMACCHINE	conto proprio
17	PILKINGTON ITALIA	conto proprio

<sup>2</sup> società in-house

18	SIMAR	conto proprio
19	VENETA CEMENTI	conto proprio

- 3 imprese conto terzi non concessionarie. Nel corso del 2024 sono state rilasciate tre autorizzazioni per il periodo 01/01/2024 – 31/12/2025 (Tabella 2).

**Tabella 2. Imprese portuali non concessionarie del Porto di Venezia**

n°	SOC. ART. 16 NON CONCESSIONARIA	TIPO SOCIETA'
1	S.P.I.V.	conto terzi
2	SIRAI/GEODEM-AMBIENTE	conto terzi
3	VE.PORT.	conto terzi

Alla data del 31/12/2025 i soggetti autorizzati a svolgere operazioni portuali nel Porto di Chioggia ai sensi dell'art. 16 della Legge 84/1994 sono 3:

- 3 imprese portuali (autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 Legge n.84/94 ed ai sensi dell'Ord. AdSP MAS n. 100/2023) per conto terzi e per conto proprio concessionarie (Tabella 3):

**Tabella 3. Imprese portuali concessionarie del Porto di Chioggia**

n°	SOC. ART. 16 CONCESSIONARIA	TIPO SOCIETA'
1	K-LOGISTICA	conto terzi
2	FHP TERMINAL CHIOGGIA (EX SO.RI.MA)	conto terzi
3	HOLCIM (ITALIA)	conto proprio

Per ciò che concerne i servizi specialistici, complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali, l'Ordinanza di riferimento per i porti di Venezia e Chioggia è la n. 18 del 30/11/2018.

Le imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 Legge n. 84/94 a fornire servizi specialistici complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali presso il Porto di Venezia fino al 31/12/2025 sono 27 (Tabella 4).

**Tabella 4. Imprese portuali fornitrici di servizi portuali nel Porto di Venezia**

n°	SOC. ART. 16 SERVIZI PORTUALI VENEZIA 2025	n°	SOC. ART. 16 SERVIZI PORTUALI VENEZIA 2025
1	AUTA MAROCCHI	15	QUADRIFOGLIO
2	CARV	16	RIGATO SERVIZI
3	CO.VE. TRASPORTI	17	S.I.M.I.
4	CONSULENZE & LOGISTICA INTEGRATA	18	SATURNO SOC. COOP.
5	CTS	19	SE.R.NAVI
6	FAGIOLI	20	SIRAI /GEODEM-AMBIENTE
7	GEROTTO FEDERICO	21	SPIV
8	GESTIONE SERVIZI PORTUALI	22	TERMINAL MOSOLE
9	GRUPPO TREVIM AIS	23	TESSERA SOC. COOP.
10	GM SERVICE	24	TRADE ITALIA
11	MAMMOET ITALY	25	VE.PORT
12	MARRAFFA	26	VENEZIANA RI.FOR
13	MEDREPAIR ITALIA	27	VERNAZZA AUTOGRU

14	PORTO INDUSTRIALE		
----	-------------------	--	--

Le imprese autorizzate a fornire servizi specialistici complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali presso il Porto di Chioggia fino al 31/12/2025 sono 10 (Tabella 5).

**Tabella 5. Imprese portuali fornitrici di servizi portuali nel Porto di Chioggia**

N°	SOC. ART. 16 SERVIZI PORTUALI CHIOGGIA 2025
1	BARCNERI CLAIDE
2	CTG
3	CTS
4	FAGIOLI
5	IPL
6	MAMMOET ITALY
7	SE.R.NAVI
8	SIRAI/GEODEM-AMBIENTE
9	SPIV
10	VENEZIANA RI.FOR

Per quanto riguarda invece le autorizzazioni all'esercizio diretto di operazioni portuali in autoproduzione, è in vigore l'Ordinanza n. AdSP MAS n. 100/2023. Nel corso del 2025 è stata emessa n. 1 autorizzazione per autoproduzione di operazioni portuali (Autoproduzione Fagioli, 2023-2025).

### **3.2.2 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 10 dell'articolo 18 e dell'articolo 9 del d.i. n. 202/2022.**

L'ADSP MAS, redige annualmente una relazione sulla verifica annuale (riferita agli indicatori relativi all'anno precedente) dello stato operativo e del programma degli investimenti delle imprese portuali autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della legge 84/94, ai fini del mantenimento dell'autorizzazione e della concessione demaniale.

La verifica viene espletata attraverso una istruttoria interna che coinvolge più strutture dell'Ente e che può avvalersi anche di specifici gruppi di lavoro.

Per ogni terminal vengono analizzati i traffici, i livelli occupazionali dell'ultimo quinquennio, il ricorso alla manodopera temporanea, gli investimenti (non solo in attrezzature ed infrastrutture, ma anche in formazione dei lavoratori), le certificazioni di qualità e gli aspetti legati alla sicurezza (il cui livello risulta determinato non solo dallo stato manutentivo dei mezzi e delle infrastrutture, ma anche dagli investimenti in formazione in materia di sicurezza).

Gli esiti di tali verifiche sono stati portati all'attenzione del MIT (in data 31.10.2025) ma sono stati portati all'attenzione delle Commissioni Consultive il 28.01.2026.

Con riferimento all'anno 2025, le Commissioni Consultive hanno espresso parere favorevole in data 28.01.2026.

### **3.2.3 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 6 dell'articolo 16 della L.84/1994.**

Per ciò che concerne le autorizzazioni alla fornitura dei servizi complementari e accessori al ciclo delle operazioni portuali, esse hanno validità annuale.

Per ciò che concerne le autorizzazioni all'esercizio di operazioni portuali da parte di concessionari ai sensi dell'art. 18, si veda paragrafo 3.2.2.

### **3.2.4 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 17 comma 2 della L. 84/1994 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17 comma 5 della L. 84/1994.**

Per ciò che concerne il Porto di Venezia, il 25 settembre 2024 è stato pubblicato il bando di gara ad evidenza pubblica europea per l'individuazione di una impresa che fornisse, nel porto di Venezia, lavoro portuale temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della Legge.

A seguito dell'esperimento della procedura concorsuale, la società Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia Soc.Coop è risultata aggiudicataria del servizio: a far data dal 1° febbraio 2025 è stato affidato, in via esclusiva, il servizio di fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui all'art. 17, comma 2, Legge n. 84 del 1994 alla società Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia Soc. Coop. (autorizzazione valida dal 1° febbraio 2025 al 31 gennaio 2029, rinnovabile per ulteriori 4 anni).

Il Regolamento del servizio è allegato all'Ordinanza di affidamento del servizio ADSP MAS n. 116/2025.

Per ciò che concerne il Porto di Chioggia, l'autorizzazione alla società Seriport Soc. Coop. è stata prorogata con Ord. n. 77/2022.

La procedura concorsuale avviata in data 10 febbraio 2025 per l'individuazione di un'impresa incaricata della fornitura di lavoro portuale temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della Legge n. 84/1994 operanti presso il Porto di Chioggia ha registrato la presentazione di un'unica offerta. Tuttavia, la relativa proposta tecnica è stata ritenuta non conforme alle caratteristiche essenziali della prestazione richieste dalla Legge n. 84/94. È pertanto attualmente in corso l'espletamento di una nuova procedura di gara.

### **3.2.5 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17 della L. 84/1994.**

Di seguito percorsi formativi specializzanti a cui ha partecipato il personale di cui all'art. 17, porto di Venezia:

descrizione corso	operatori/unità	totale turni
corsi stivatori	9	159
corsi patenti C	10	

L'impresa di lavoro temporaneo presso il Porto di Chioggia ha svolto le seguenti attività formative:

descrizione corso	operatori/unità	totale turni
corsi accordo stato-regioni	22	110

### **3.2.6 Notizie in merito all'applicazione del comma 15-bis dell'articolo 17 della L. 84/1994.**

Nel corso del 2025 i soggetti di cui all'art. 17 L. 84/1994 autorizzati nei porti di Venezia e Chioggia hanno chiesto l'applicazione degli interventi ammessi dal comma 15 bis del citato articolo per l'erogazione di formazione specializzante prevista dalla normativa nazionale e locale.

La scrivente Autorità, raccolte le istanze e a seguito di valutazioni ed approfondimenti, ha predisposto l'erogazione della formazione specializzante, sostenendo i costi di formazione e riconoscendo alle imprese € 220,00 per ogni giornata non lavorata e impiegata in attività formativa.

L'AdSP MAS nel 2025 ha dedicato risorse economiche per complessivi € 77.085,00 per lo svolgimento di corsi di formazione specializzante dedicata alle imprese autorizzate alla fornitura di manodopera temporanea nei porti di Venezia (Nuova CLP) e Chioggia (Serviport).

## **3.3 Attività di cui all'articolo 68 cod. nav. e attività residuali.**

### **3.3.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla regolamentazione della materia.**

L'attività, la cui regolamentazione è riferita all'intero Sistema Portuale di competenza, è normata e disciplinata dall'Ordinanza nr. 14 emessa il 12 novembre 2018 "*Registro delle società che svolgono attività a favore di navi, merci e passeggeri di cui all'art. 68 del codice della navigazione – porti di Venezia e Chioggia*" all'interno della quale sono identificate e codificate tutte le attività, suddivise per categoria, assoggettate all'obbligo dell'iscrizione al registro (A) servizi alle navi- B) lavori a bordo- C) - servizi alle merci- D - servizi ai passeggeri- E - altre attività)

L'Ordinanza prevede anche la possibilità di una deroga all'obbligo dell'iscrizione, qualora si tratti di interventi a carattere occasionale.

Nel 2025 sono state autorizzate e iscritte al Registro 108 società.

## 4. Lavoro portuale

### 4.1 Approfondimento sul Piano organico del porto vigente, redatto ai sensi dell'art. 8, c. 3, lett. *s-bis* e *3-bis*, con riferimento alle misure intraprese ai sensi dello stesso, piani di interventi adottati, nonché eventuali criticità e prospettive future del lavoro portuale.

Il documento del Piano dell'Organico del Porto del Porti di Venezia e Chioggia per gli anni 2025-2027 è stato redatto nel corso del 2025 ed è stato adottato a seguito parere favorevole delle Commissioni Consultive del porto di Venezia e del porto di Chioggia (in data 28/01/2026) e con delibera del Comitato di Gestione del 28/03/2026.

Dall'analisi emerge che, per il triennio 2025–2027:

- il sistema Venezia–Chioggia presenta **prospettive di moderata crescita occupazionale**, sia per i terminal conto terzi sia per talune imprese conto proprio/industriali;
- l'aumento dei traffici sarà gestito tramite:
  - **sostituzione del personale in quiescenza**;
  - **nuove assunzioni mirate** in alcuni terminal chiave;
  - **maggior ricorso alla manodopera art. 17** per picchi e flessibilità.

Le previsioni occupazionali per le imprese portuali fanno emergere un quadro di lieve crescita, tanto nei singoli scali quanto a livello di sistema portuale: in termini complessivi, il Piano riporta per il sistema portuale Venezia–Chioggia una crescita dell'occupazione da 864 addetti nel 2025 a 919 nel 2026 e 953 nel 2027, con variazioni differenziate tra imprese e categorie di attività.

Alla pur stimata e timida crescita di traffico, le imprese intendono far fronte sia attraverso la sostituzione del personale collocato in quiescenza sia attraverso un maggior ricorso alla manodopera temporanea di cui all'art. 17.

Il Piano vuole inoltre tutelare le professionalità dei lavoratori portuali, che sono una ricchezza che deve essere valorizzata in chiave strategica. In tale ottica la perdita di professionalità portuali costituisce un danno per la comunità portuale.

Nello spirito di valorizzazione della risorsa "lavoro", il Piano individua nella formazione una leva prioritaria:

- per le imprese ex art. 17 sono già in corso percorsi formativi finanziati attraverso le risorse di cui all'art. 17, comma 15-bis;
- congiuntamente a CFLI, partner di ADSP MAS nella formazione portuale, sono state predisposte campagne formative trasversali dedicate ai lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18 e mirate all'innalzamento dei livelli di sicurezza nello svolgimento delle operazioni portuali, affrontando, tra gli altri, temi quali l'utilizzo dei DPI di III categoria per i lavori in quota e lo svolgimento del lavoro negli spazi confinati

In sintesi, il Piano delinea un quadro di **crescita prudente ma positiva** dell'occupazione portuale, da accompagnare con mirati interventi formativi e organizzativi per assicurare efficienza operativa, equità nei trattamenti e un innalzamento complessivo dei livelli di sicurezza.

## **4.2 Approfondimento sulla valutazione di congruità annuale degli organici delle imprese di cui all'art .17, l. 84/94 ai sensi della Direttiva del Ministro del 5 agosto 2008, diffusa con la circolare n. 10445 del 24 settembre 2008**

Nel 2025 la valutazione di congruità annuale sugli organici si è tradotta concretamente nella determinazione quantitativa degli organici delle imprese di cui all'art. 17 propedeutica all'indizione dei bandi di gara per la fornitura di lavoro portuale temporaneo presso i Porti di Venezia e di Chioggia.

Per garantire tutela occupazionale su entrambi gli scali, sono stati definiti gli organici di gara (Venezia **120** vs effettivi **108**; Chioggia **20** vs effettivi **27**) e previsto, nel bando di Venezia, un obbligo di assunzione di personale Serviport fino a concorrenza dell'organico autorizzato, subordinatamente alla disponibilità degli interessati. A seguito dell'aggiudicazione a Nuova CLP, non sono pervenute disponibilità; per Chioggia l'affidatario non risulta ancora individuato.

Si è quindi proceduto alla definizione di congruità dell'organico da porre a base della nuova procedura concorsuale per lo scalo di Chioggia a inizio 2026 (Commissione Consultiva 28/01/2026 e Comitato di Gestione 18/03/2026) fissando un organico pari a 22 unità.

Per ciò che concerne il Porto di Venezia, come definito nel bando di gara ad evidenza pubblica europea pubblicato il 25 settembre 2024, l'organico dell'impresa di cui all'art. 17 Legge n. 84/94 era determinato in 120 unità (inclusi Presidente e Vicepresidente).

L'andamento del 2025 ha registrato una crescita sensibile degli avviamenti, procurando un numero significativo di "tagli di squadre" rispetto alle richieste pervenute dai terminal.

Tale circostanza ha determinato ricadute sull'operatività portuale in termini di minore flessibilità nella copertura dei turni, maggior difficoltà nel garantire la piena regolarità delle operazioni e potenziale impatto sulle tempistiche di sosta nave e sulla qualità complessiva del servizio.

Alla luce del descritto incremento delle richieste di personale temporaneo da parte dei terminal e del maggior numero di richieste in nave, nel mese di ottobre 2025 Nuova CLP ha formalizzato la richiesta di aumento dell'organico a 130 unità.

La scrivente Autorità, tenuto conto della metodologia indicata nella direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2008 e adottando un atteggiamento prudente, ha ritenuto congrua la richiesta di Nuova CLP e, conseguentemente individuato come congruo un organico pari a 132 unità per il 2026 (passaggi in Commissione Consultiva il 28/01/2026 e in Comitato di Gestione il 18/03/2026).

### 4.3 Verifiche ed eventuali criticità emerse in relazione all'esercizio dei poteri di cui all'art. 24, c. 2-bis della L. 84/1994, sulla vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa.

Nel corso dell'anno 2025 sono proseguite le intense campagne di vigilanza e controllo, in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro, da parte dei funzionari dell'AdSP MAS che hanno portato ad un aumento delle azioni ispettive rispetto l'anno precedente.

L'AdSP, infatti investe risorse nell'attività ispettiva in quanto ritiene sia un presidio utile ad incrementare la sicurezza nel porto a beneficio della salute e sicurezza dei lavoratori portuali ed in supporto alle imprese presso cui questi lavorano, migliorandone gli strumenti di tutela rispetto ai rischi specifici del lavoro portuale anche attraverso la formazione.

La struttura dedicata è l'Area Sicurezza Vigilanza e Controllo composta da 6 persone di cui 4 quotidianamente impegnate, a coppie di 2, in attività ispettiva con copertura anche nei fine settimana e festivi garantendo inoltre un servizio di reperibilità H24/7.

Il target che AdSP si è dato per il 2025 è di un incremento dell'azione ispettiva, pari al numero di ispezioni del 2024 aumentato del 20% delle ispezioni di sicurezza effettuate nel 2024 (N. Ispezioni 2025 = N. Ispezioni 2024 + 20% N. Ispezioni di sicurezza 2024).

Tale target è stato superato con il seguente dettaglio: si è passati da 856 ispezioni nel 2024 a 1.113 ispezioni nel 2025 con un incremento di 24,24% sulle ispezioni di sicurezza, ed un incremento di 30,02% sul totale delle ispezioni.

Sono state registrate 29 contestazioni alle imprese portuali in tema di igiene e sicurezza del lavoro portuale.

Le contestazioni rilevate nel corso delle attività portuali hanno riguardato le criticità operative sintetizzate nella tabella che segue in cui per colore, dal giallo al rosso, se ne evidenzia la gravità, riportando le soluzioni adottate dal gruppo ispettivo:

N. CONTESTAZIONI	CRITICITÀ	SOLUZIONI
4	Aree operative non delimitate	Criticità comunicate ai rappresentanti dei terminalisti, degli RSSP e degli RLS durante l'incontro del SOI del 26/11/2025.
5	Mezzi senza ragione sociale e numero aziendale	Incremento dei controlli sulle macchine operatrici. Nel corso dell'anno 2024 sono stati effettuati n. 20 controlli sulle macchine operatrici mentre nell'anno 2025 si sono raggiunti n. 50 controlli, con un incremento pari al 150% rispetto all'anno precedente.
1	Fari anteriori ralla non funzionanti	
1	Fanali posteriori rimorchio non funzionanti	
1	Rumore su rimorchio trainato da ralla	
1	Lampeggiante pala non funzionante	
2	Cicalina retromarcia pala poco udibile	
1	Cicalina retromarcia pala poco funzionante	
2	Eccessiva polvere nel Terminal	Costante attività di monitoraggio e di sensibilizzazione nei confronti delle Imprese Portuali
1	Mancato utilizzo DPI anticaduta in cesta	Sospensione dell'attività in corso, richiamo formale del preposto e degli operatori, coinvolgimento del RSPP
1	Riconsegne con rischio di interferenza operativa	Sospensione dell'attività in corso, richiamo del preposto e degli operatori
1	Eccesso velocità veicoli (NCLP)	Sospensione dell'attività in corso, richiamo formale del preposto e degli operatori, coinvolgimento del RSPP
1	Presenza di spanti di carbonato in banchina	Sensibilizzazione del preposto
2	Mancato invio check list - piano caricazione	Sensibilizzazione ufficio operativo
1	Titoli accesso non rinnovati (CIVIS)	Contattata la referente dell'impresa
4	Mancata comunicazione presenza nave	In corso di valutazione la modifica delle attuali procedure di comunicazione

L'azione ispettiva è stata orientata strategicamente ad una maggior capillarità del monitoraggio territoriale così da cogliere eventuali situazioni critiche che richiedessero un approfondimento con l'applicazione di specifiche checklist. Tutto ciò senza trascurare le ispezioni dedicate ai mezzi operativi

o alle autorizzazioni allo svolgimento del lavoro portuale. Tale approccio ha permesso di dare copertura con maggior presenza in tutti i terminal ed una visione più completa sui fenomeni che portano criticità.

Le tematiche oggetto di attività ispettiva vanno dalla sicurezza del lavoro portuale, alla tutela del bene demaniale anche ai fini di tutelare la sicurezza e salute delle persone che vi operano oltre che di tutela ambientale, all'occupazione dei parcheggi, al corretto funzionamento degli apparati di videosorveglianza e controllo accessi, alla gestione dei flussi veicolari nelle aree portuali comuni; una sintesi dell'attività svolta nel corso del 2024 è rappresentata nella tabella riportata di seguito:

<b>N° ISP.</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
<b>141</b>	<b><i>BENI DEMANIALI</i></b>	12,67%
<b>66</b>	<b><i>ISP. PARCHEGGI</i></b>	5,91%
<b>247</b>	<b><i>TERMINAL</i></b>	22,19%
<b>50</b>	<b><i>MEZZI OPERATIVI</i></b>	4,49%
<b>23</b>	<b><i>ISP. PIAZZALI</i></b>	2,10%
<b>586</b>	<b><i>TERRITORIALI</i></b>	52,65%

**Tot n.**

**1.113**

Mediante la raccolta di elementi, sia sul campo, sia a livello documentale, sono stati forniti utili contributi ai vertici dell'Ente per una valutazione complessiva di ogni singolo terminal relativa a molteplici aspetti inerenti all'igiene e la sicurezza sul lavoro come:

- stato di manutenzione mezzi operativi e tenuta documentazione collegata, piano di rinnovamento mezzi;
- gestione della sicurezza e certificazioni.

Una attenzione particolare è stata posta al tema delle polveri diffuse da merci polverulente nelle fasi di sbarco, movimentazione e stoccaggio. Non sono mancati richiami alle imprese quando, durante le varie fasi operative che potevano generare polveri diffuse, non venivano rispettate le norme di legge o le buone prassi concordate.

L'attività ispettiva nel 2025 si è consolidata anche con un proporzionato numero di sopralluoghi al Porto di Chioggia, inserito tra gli ambiti di competenza dell'AdSP dal D.Lgs. 04/08/2016 n. 169.

È continuata la campagna iniziata nel 2013, per raccogliere elementi, sia sul campo, sia a livello documentale, utili a fornire alle direzioni competenti e ai vertici dell'Ente una valutazione complessiva di ogni singolo terminal relativa a molteplici aspetti inerenti all'igiene e la sicurezza sul lavoro ma anche alla tutela del bene demaniale.

L'AdSP promuove e sostiene, attraverso i propri enti di formazione, percorsi formativi dedicati ai lavoratori e operatori portuali, che comprendono programmi dedicati alla sensibilizzazione in tema di tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

Si mantiene delicato l'equilibrio tra l'attività ispettiva e le altre attività a cui è chiamata dare copertura l'Area Sicurezza, Vigilanza e Controllo come:

- la nuova attività di predisposizione di ordinanze per la regolamentazione della circolazione a seguito della modifica al Codice della Strada apportata dalla Legge 25 novembre 2024, n. 177;
- l'eccezionale attività di servizio all'utenza richiesta all'Ufficio Permessi conseguente all'estensione dell'obbligo, deciso dall'AdSP, per gli autotrasportatori di dotarsi di un titolo di accesso (badge o permesso temporaneo); ciò ha portato ad un notevole incremento di istanze da processare e badge da produrre, oltre che la gestione di innumerevoli permessi temporanei;
- la gestione della manutenzione del sistema SaFE che si è rivelata sempre più complessa, per il mantenimento in efficienza e operatività del sistema, a seguito di disservizi e danneggiamenti provocati da svariate cause.

Le cause sopra elencate hanno costretto ad una riprogrammazione quasi quotidiana dell'attività ispettiva, di quella dell'Ufficio Permessi e di quella amministrativa.

In applicazione delle Ordinanze emesse dall'Ente in tema di *safety*, l'Area SIC ha processato nel 2025 i seguenti atti:

- **Fiamme libere**, ex Ord. APV 120/2001:
  - Nulla Osta annuali emessi: **4** (6 nel 2024),
  - Comunicazioni occasionali gestite: **7** (9 nel 2024);
- **Gas Tossici**, ex Ord. APV 173/2003:
  - Nulla Osta annuali emessi: **4** (4 nel 2024);
- **Rottami metallici da extra UE**, ex Ord. APV 57/1998:
  - Nulla Osta emessi: **32** (22 nel 2024);
- **Accessi carichi eccezionali con apertura recinzione doganale e di security**:
  - Nulla Osta emessi: **16** (7 nel 2024).

Come loro evoluzione, tali procedimenti amministrativi sono stati integrati nel SUA rendendoli più fruibili all'utenza.

La Legge 25 novembre 2024, n. 177, recante interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della Strada, ha introdotto, tra le altre disposizioni, una modifica al Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada), in tema di regolamentazione della circolazione in ambito portuale.

In particolare, l'articolo 28 della citata legge ha integrato l'art. 6, comma 7, del Codice della Strada, prevedendo che, dopo le parole "capo di circondario", siano inserite le seguenti: "o al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, ove istituita". Tale modifica attribuisce espressamente al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, nei casi in cui l'Autorità sia istituita, la competenza a disciplinare la circolazione stradale nelle strade interne alle aree portuali aperte all'uso pubblico, mediante ordinanze emanate in conformità alle norme generali del Codice della Strada.

Prima di tale modifica normativa, la disciplina della circolazione interna alle aree portuali non era esplicitamente ricondotta alla competenza del Presidente dell'Autorità Portuale, con conseguente necessità di disporre atti amministrativi che consentissero l'applicazione di disposizioni di carattere generale alla viabilità interna.

In attuazione del nuovo quadro normativo, a partire dal mese di marzo 2025, sono state adottate complessivamente **n. 37 ordinanze di modifica della viabilità**, così suddivise:

- n. **5** ordinanze di viabilità relative a **manifestazioni sportive**;
- n. **2** ordinanze emesse all'interno delle **aree comuni portuali** (Molo A);
- n. **30** ordinanze di viabilità in **aree di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale**.

Sempre in applicazione di Ordinanze emesse dall'Ente, l' Area Sicurezza, Vigilanza e Controllo, con specifico riferimento all'Ord. 167/2003 sulle Statistiche Infortuni Portuali, effettua analisi su base statistica degli infortuni occorsi agli operatori portuali predisponendo relazioni ad uso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ad uso interno all'Ente come, ad esempio, per lo sviluppo dei Piani delle Imprese Portuali.

AdSP continua la sua partecipazione attiva alle riunioni del Comitato Regionale di Coordinamento (3 riunioni nel 2025) e dell'Organismo Provinciale di Coordinamento (2 riunioni nel 2025) delle attività di prevenzione e vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro al fine di realizzare con Enti quali SPISAL, INAIL e Ispettorato Territoriale del Lavoro, attività congiunte di vigilanza in porto. In particolare, si sono svolte n° 2 ispezioni congiunte con SPISAL e IAM (Ispettorato del lavoro Area Metropolitana Venezia) in ambito SOI per verificare le misure di prevenzione e protezione messe in atto dai datori di lavoro delle imprese portuali dei Porti di Venezia e Chioggia con particolare attenzione al rispetto degli orari di lavoro e dei riposi.

Sempre nell'ambito della cooperazione tra enti, l'Area Sicurezza, Vigilanza e Controllo ha partecipato al seminario tecnico sulla gestione delle attrezzature di lavoro in ambito portuale, organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e da INAIL Veneto, con il patrocinio della Città Metropolitana di Venezia. L'iniziativa, svoltasi il 21 ottobre 2025 presso l'Auditorium della Città Metropolitana di Venezia, è stata dedicata all'analisi dei rischi presenti nell'ambiente portuale, con particolare attenzione alla gestione delle attrezzature di lavoro e agli obblighi previsti dalla normativa in materia di sicurezza sul lavoro. Nel corso dell'incontro, l'Area ha relazionato relativamente alla propria esperienza maturata nelle attività ispettive e nelle iniziative di promozione della sicurezza delle operazioni portuali. L'incontro ha rappresentato un'importante occasione di confronto tra i soggetti coinvolti nel settore portuale, finalizzata alla condivisione di esperienze, criticità e possibili soluzioni per il miglioramento dei livelli di sicurezza.

Nel corso del 2025 vi sono state n° 2 riunioni del Sistema Operativo Integrato (SOI) ed è proseguito il lavoro del Comitato di Igiene e Sicurezza, esteso anche ai soggetti operanti nel porto di Chioggia, iniziato nel 2024, con l'organizzazione di un tavolo tecnico relativo ai lavori con fonti termiche a bordo nave.

Il Comitato è composto:

- da parti istituzionali come:
  - SPISAL,
  - Capitaneria di Porto,
  - Vigili del Fuoco,
  - Sanità Marittima,
  - Ispettorato del lavoro;
- dalle principali sigle sindacali;
- da rappresentanti delle imprese portuali suddivisi per appartenenza agli artt. della Legge 84/94.

In particolare, i titoli dei tavoli tecnici costituiti sono:

- *near miss* nel corso dello sbarco di container;
- *near miss* nel corso dello sbarco di semilavorati siderurgici (coils);
- limitazioni alla mansione dei lavoratori delle imprese ex art. 17 con il coinvolgimento dei medici competenti sia delle imprese ex art. 16 e 18 che delle imprese ex art. 17;
- lavori a bordo nave con l'impiego di fonti termiche con il coinvolgimento dei consulenti chimici di porto e della società fornitrice del servizio di primo soccorso portuale.

Come si può notare, ai tavoli tecnici vengono invitati anche soggetti diversi, appartenenti al mondo portuale, in base alle competenze richieste dalle tematiche trattate.

## **5. Manutenzione ordinaria/straordinaria e interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione**

**5.1 Opere di grande infrastrutturazione: quadro economico, elenco e stato di avanzamento (tecnico e finanziario) delle opere avviate, costi di realizzazione, con indicazione della relativa fonte di finanziamento, compilando la relativa tabella allegata (Tabella 4). Ogni opera dovrà corredata del relativo CUP identificativo.**

Vedasi scheda allegata

### **5.2 Infrastrutture finalizzate alle “autostrade del mare”, risultati finali e prospettive future.**

ritenuto compatibile dal punto di vista ambientale con Parere 375 del 24/10/2012 di cui alla Deliberazione della Giunta Regionale n. 2524 del 11 dicembre 2012, pubblicata sul BUR n. 107 del 24/12/2012.

I lavori erano quindi iniziati, così come pure i monitoraggi ambientali previsti dal PMA ma, per ritardo imputabile alla Concessionaria, non sono stati del tutto completati, così come previsto dal cronoprogramma. Rimanevano infatti da ultimare alcune opere civili a terra quali viabilità, parcheggi e illuminazione.

Risultando scaduto nel 2017 il termine quinquennale di validità della VIA rilasciata a suo tempo, nel corso del 2022, è stato avviato un nuovo procedimento di VIA ex art. 29, comma 3 del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii..

Nello specifico, con istanza prot. n. 9833 del 25/05/2022 l'AdSPMAS ha avviato presso il Ministero della Transizione Ecologica un nuovo procedimento di V.I.A., formulata ai sensi dell'art. 23 del d.Lgs.n.152/2006, in ragione della decorsa efficacia temporale del provvedimento di V.I.A. di cui al parere n. 375 espresso dalla Commissione Regionale V.I.A. nella seduta del 24/10/2012, che comprendeva l'istanza di VIA postuma per quanto attiene alle opere realizzate al di fuori del periodo di validità del provvedimento di compatibilità ambientale sopra citato, nonché l'istanza di riesame del parere VIA del 2012 per quanto riguarda le lavorazioni residuali a completamento del progetto del Terminal che ancora devono essere realizzate.

Nelle more della conclusione del procedimento di VIA, inoltre, era stata presentata istanza per un procedimento ex art. 29 co.3 del D.Lgs. 152/2006 per valutare se “consentire la prosecuzione dei lavori o delle attività a condizione che tale prosecuzione avvenga in termini di sicurezza con riguardo agli eventuali rischi sanitari, ambientali o per il patrimonio culturale”.

Tale procedimento si è concluso con una nota del MiTE, che con prot. n. 98500 del 05/08/2022 (Prot. AdSP MAS n. 14216 del 08/08/2022) ha comunicato la determinazione dell'autorità competente: “[...]Tutto ciò premesso, come più diffusamente illustrato nell'allegato verbale, si ritiene ragionevolmente escludersi, limitatamente al tempo di durata e conclusione del procedimento di VIA avviato ai sensi dell'art. 29 c. 3 D.Lgs152/2006 e ss mm ii ad istanza della predetta Autorità, la produzione di effetti significativi e negativi ulteriori e diversi da quelli valutati in sede di VIA derivanti

dalla prosecuzione dell'utilizzo della darsena sud e che si possa pertanto consentire la prosecuzione delle attività di utilizzo delle banchine della medesima Darsena, nei limiti di quanto già previsto dal provvedimento di Via Regionale n. 2524 dell'11/12/2012, nelle more della conclusione del procedimento di VIA in corso sopra richiamato ed esclusivamente per quanto relativo alle valutazioni proprie della Direzione Generale VA; Si rappresenta inoltre che le considerazioni ex ante formulate non sostituiscono né costituiscono atto di autorizzazione assenso o nulla osta o atto comunque diversamente denominato relativo all'esercizio di attività".

Con nota protocollo 0014615 del 12.08.2022, AdSPMAS ha comunicato al Concessionario la necessità di attendere l'esito della riconferma del parere VIA per poter completare i lavori. I lavori di completamento, infatti, possono riprendere solo all'esito del parere VIA sopra citato, nel rispetto delle prescrizioni ivi evidenziate.

Il procedimento di VIA si è concluso con parere favorevole n. 488 del 17 luglio 2023 della CTVIA con prescrizioni.

Gli oneri derivanti dall'ottemperanza alle prescrizioni VIA sono una delle questioni per cui è stato attivato il CCT nel mese di gennaio 2025 e che a ottobre dello stesso anno ha emesso propria determinazione che ha individuato gli oneri a carico del terminalista e che eventualmente saranno oggetto di riequilibrio del PEF.

Nonostante il parere VIA favorevole, la fase di completamento dei piazzali risulta ad oggi sospesa in pendenza del procedimento giudiziario che vincola l'uso delle terre destinate a tale scopo.

### **5.3 Aggiornamenti in merito sull'attuazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale.**

Nel 2023 AdSPMAS ha aggiornato il proprio Documento di pianificazione energetico ambientale (DEASP) secondo le "Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali" adottate con Decreto MATTM, di concerto con MIT, n. 408 del 17 dicembre 2018.

Tale documento, basato sulle annualità 2020-2022, ha permesso di definire la carbon footprint del Sistema Portuale e, in risposta ai requisiti normativi, nonché in linea con i documenti programmatici di AdSPMAS MAS, e con i progetti di efficientamento energetico in corso e programmati, si pone obiettivi di riduzione della CO2.

Il monitoraggio dei consumi energetici, inteso come monitoraggio degli aspetti diretti e di quelli indiretti, è un aspetto costantemente presidiato da AdSPMAS in quanto strumento funzionale alla progettualità in termini di efficientamento energetico e di riduzione delle esternalità negative in termini di emissioni di GHG; sono proprio i monitoraggi, infatti, che consentono di individuare non solo gli interventi da effettuare in maniera prioritaria, ma anche di verificare, secondo il principio di plan do check act, che AdSPMAS ha fatto proprio ormai da 12 anni, l'ottenimento dei miglioramenti che l'ente si propone di attuare.

In particolare, per quanto riguarda gli aspetti diretti, nel corso del primo semestre 2024, in seguito ai precedenti assesment era stata avviata la progettazione per l'implementazione di sistemi di Energy Control System nelle sedi dell'Ente (Fabbricato 12 e 13), per ottenere una costante mappatura dei consumi ed il contenimento degli stessi, attraverso la sostituzione dei corpi illuminanti e l'installazione di sensori di presenza/crepuscolari per ottimizzare i sistemi di illuminazione.

Gli ECS risultano in funzione a partire dai primi mesi del 2025 e consentono di mantenere presidiato il monitoraggio degli aspetti diretti.

AdSP MAS ha concluso un processo di revisione del sistema illuminotecnico dell'ente attraverso la sostituzione dei precedenti corpi illuminati con altri dotati di tecnologia DALI; tal tecnologia è in grado di interfacciarsi con il sistema di controllo e monitoraggio dei consumi energetici (sistema ECS).

La tecnologia DALI dei corpi illuminanti risulta un protocollo riconosciuto a livello internazionale (non legato a marchi specifici) che permette il "dialogo" tra una unità di comando e alimentatore, della lampada stessa, permettendo la dimmerazione, lo spegnimento e l'attivazione di scenari luminosi oltre a segnalazioni tempestive di guasto, garantendo sensibili risparmi energetici ed economici;

Sempre nell'ottica dell'aumento della sostenibilità ambientale dell'Ente e del risparmio economico, l'ammodernamento tecnologico ha previsto, anche, la sostituzione delle rubinetterie di fornitura dell'acqua con miscelatori a fotocellula.

Le attività sopra descritte sono state sottoposte all'esame del MASE, attraverso la presentazione di un'apposita scheda ministeriale "Allegato 2 Format - Scheda intervento" (prot. U n. 19129.03-10-2024), volta all'ottenimento di un finanziamento con fondi derivanti dal progetto "Green Ports" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Investimento 1.1 "interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica dei porti" (tipologia di intervento n.2 dell'Avviso (art.1.2) pubblicato in data 25/08/2021).

Con riferimento ai risultati dei monitoraggi ambientali, è emersa l'opportunità di sostituire gli impianti di riscaldamento e raffrescamento delle sedi (impianti VRV), con sistemi che permettono l'automazione del riscaldamento in ogni singolo ufficio da remoto. Sono state avviate anche queste attività.

Altra importante azione per la riduzione degli impatti diretti della sede di AdSPMAS, portata avanti nel corso del 2024 e 2025 riguarda lo studio per la progettazione di sistemi fotovoltaici relativo ai fabbricati demaniali 1, 22, 12, 13, 15, 16, 17, 26 e 88 tale intervento si inquadra nell'ambito di una serie più ampia di attività inerenti l'efficientamento energetico delle sedi e anche questi sono stati finanziati a valere su fondi PNRR Greenports.

Nel corso del 2025 sono stati avviati i lavori per la realizzazione del fotovoltaico sui tetti dei fabbricati 12-13 e 15 e i lavori per la sostituzione dei sistemi di raffrescamento e riscaldamento delle sedi, al fine di rispettare le milestone ministeriali.

Come noto, in base all'Accordo procedimentale registrato a protocollo AdSPMAS 16004 del 03/11/2021, è stato ottenuto un importante finanziamento nell'ambito del PNRR, relativo all'infrastrutturazione delle aree di Marghera e di Venezia per il cold ironing.

Tale accordo prevede che, per quanto di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, nell'ambito del programma infrastrutturale approvato col richiamato decreto ministeriale n.330 del 13/08/2021, in relazione alla tipologia di interventi finalizzati all'"Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)", risultano ammessi al finanziamento pubblico gli interventi infrastrutturali denominati:

- "Elettrificazione Banchine Aree di Marghera", CUP F78I21001320001, per euro 57.600.000,00;
- "Elettrificazione Banchine Aree di Venezia", CUP F79J21005960001, per euro 32.200.000,00.

Nel corso del 2025 sono proseguiti i lavori relativi a:

- Fusina, per l'implementazione di 4 punti di fornitura per i traghetti per una potenza complessiva di 24 MW;

- Canale Nord, per l'implementazione di 2 punti di fornitura per le navi passeggeri per una potenza complessiva 30 MW;
- Marittima, per l'implementazione di due punti di fornitura per navi passeggeri di media dimensione per una potenza complessiva di 24 MW; in una prima fase, saranno disponibili 7 MW, per il collegamento di una singola nave passeggeri;
- Venezia Riva 7 Martiri, per una potenza complessiva di 2 MW per l'alimentazione di mega yacht;
- Venezia Santa Marta – San Basilio, per una potenza complessiva di 4 MW, per l'alimentazione di mega yacht e imbarcazioni passeggeri di piccola dimensione.

## 6. Opere commissariali (ove presenti)

### 6.1 Notizie sullo stato di realizzazione dell'opera e sulle criticità rilevate nel corso della stessa e compilazione dell'allegata scheda anagrafica.

Nel corso del 2025, l'intervento relativo alla realizzazione del Terminal Container MonteSyndial ha registrato un avanzamento significativo, in particolare con riferimento alla fase esecutiva del primo stralcio, pur permanendo rilevanti criticità di natura tecnica, gestionale e ambientale.

#### Stato di avanzamento – focus 2025

Nel 2025 la Struttura Commissariale ha assicurato la continuità operativa del cantiere relativo al primo stralcio, consolidando le attività esecutive avviate nel 2024. In tale ambito:

- è proseguito il coordinamento tecnico-amministrativo tra Stazione Appaltante, Direzione Lavori, Coordinamento della Sicurezza, RTI esecutore e altri soggetti coinvolti, attraverso riunioni periodiche, sopralluoghi e attività di verifica in sito;
- è stata garantita la piena operatività degli strumenti di governance dell'appalto, inclusi il Collegio Consultivo Tecnico e la Commissione di collaudo in corso d'opera;
- sono state gestite le interferenze operative e le criticità di cantiere mediante un costante aggiornamento dei cronoprogrammi e delle modalità esecutive.

Nel medesimo periodo, è stata data attuazione alla **Perizia di Variante n. 1**, finalizzata a recepire lavorazioni aggiuntive emerse in corso d'opera, mentre è stata avviata la predisposizione della **Perizia di Variante n. 2**, necessaria per ulteriori adeguamenti tecnici e per la rimodulazione del cronoprogramma complessivo, anche in relazione ai vincoli temporali connessi alle diverse fonti di finanziamento.

Per quanto concerne i successivi stralci:

- **Secondo stralcio (piattaforma logistica e raccordo ferroviario):** nel 2025 sono proseguite le attività progettuali affidate a Sogesid S.p.A., seppur con rilevanti difficoltà. A seguito delle criticità riscontrate, la Struttura Commissariale ha intensificato le attività di controllo e coordinamento, ottenendo una revisione dell'organizzazione operativa dell'affidatario e un impegno all'accelerazione delle attività. La progettazione risulta tuttavia ancora incompleta e necessita di integrazioni specialistiche;
- **Terzo stralcio:** nel corso del 2025 sono state sviluppate attività preparatorie e di confronto con stakeholder, operatori logistici e istituzionali, finalizzate alla definizione delle caratteristiche funzionali e operative dell'area di stoccaggio e della viabilità interna, in vista delle successive fasi progettuali.

#### Ulteriori attività rilevanti svolte nel 2025

- prosecuzione delle interlocuzioni istituzionali con Ministeri, enti territoriali e soggetti tecnici per la gestione delle autorizzazioni e delle attività connesse;
- avanzamento delle procedure connesse alla bonifica dell'area, inclusi incontri tecnici con il Ministero dell'Ambiente e gli enti competenti (ISPRA, ARPAV, AUSL, ISS), che hanno consentito l'avvio della Conferenza di Servizi istruttoria relativa alle varianti progettuali;
- aggiornamento e affinamento della pianificazione operativa e finanziaria, anche alla luce delle esigenze emerse in fase esecutiva.

#### Criticità rilevate e stato di gestione

Nel corso del 2025 sono state confermate e, in alcuni casi, accentuate le seguenti criticità:

1. **Ritardi nella progettazione del secondo stralcio.** Nonostante le azioni correttive intraprese (diffida ad adempiere e riorganizzazione dell'affidatario), permangono rallentamenti nello sviluppo progettuale, con necessità di ulteriori integrazioni tecniche. *Stato:* in corso di monitoraggio rafforzato; possibili ulteriori misure in caso di aggravamento.
2. **Gestione delle risulite di cantiere (terre, rocce e fanghi di dragaggio).** Nel 2025 è proseguita l'attività di caratterizzazione dei materiali e di coordinamento con i soggetti istituzionali per l'individuazione dei siti di destinazione. Sono stati aggiornati i piani di conferimento e i cronoprogrammi, ma persistono criticità legate alla limitata capacità di smaltimento e alla complessità autorizzativa. *Stato:* gestione attiva con monitoraggio continuo; possibile ricorso a depositi temporanei.
1. **Varianti in corso d'opera e impatti sul cronoprogramma.** Le esigenze tecniche emerse in fase esecutiva hanno richiesto ulteriori lavorazioni non previste, con potenziali riflessi sui tempi di realizzazione. *Stato:* Variante n. 1 attuata; Variante n. 2 in fase di definizione con revisione del cronoprogramma.
2. **Bonifica dell'area MonteSyndial.** Le attività di bonifica continuano a presentare complessità legate all'efficacia delle tecnologie adottate e alla presenza di nuovi contaminanti (es. amianto). Nel 2025 si è registrato un avanzamento procedurale (avvio CdS istruttoria), ma non ancora una piena risoluzione tecnica. *Stato:* in corso di aggiornamento progettuale e confronto istituzionale.

### **Valutazione complessiva**

Nel 2025 l'intervento ha evidenziato un consolidamento della fase realizzativa del primo stralcio e un rafforzamento delle attività di coordinamento e governance. Tuttavia, l'avanzamento complessivo dell'opera resta condizionato da criticità strutturali, in particolare per quanto riguarda la progettazione dei lotti successivi, la gestione ambientale dei materiali e la complessità delle lavorazioni in area bonificata.

Si rende pertanto necessario proseguire con un presidio amministrativo e tecnico rafforzato, nonché con un attento monitoraggio dei tempi e dei costi, al fine di garantire la coerenza dell'attuazione con gli obiettivi strategici dell'intervento.

## 7. Finanziamenti comunitari e/o regionali

### 7.1 Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o a progetti utili allo sviluppo della portualità.

Nel corso del 2025 l'Area è stata impegnata nella fase di sviluppo e presentazione di nuovi progetti ai bandi della Programmazione europea 2021-2027 e nella fase di gestione dei progetti già finanziati. In particolare, sono state sviluppate nuove proposte e presentate le relative domande di contributo a valere sui bandi 2025 del PNRR GREENPORTS, dei programmi Horizon Europe e Connecting Europe Facility (CEF 2) e del programma INTERREG Italia-Croazia.

L'Area si è inoltre occupata della gestione dei progetti finanziati negli anni precedenti dai programmi PNRR (fondi ACN Cyber Security e fondi MIT/RAM per la Digitalizzazione dei PCS, GREENPORTS, PNRR Logistica agro-alimentare), Connection Europe Facility (CEF), Interreg ITALIA-CROAZIA.

Infine, sono stati chiusi e presentati rendiconti finali dei progetti ACCESS2NAPA (CEF) e Bauhaus of the Sea Sails (Horizon Europe).

#### **PROGETTI IN GESTIONE NEL 2025**

**a) PNRR GREEN PORTS: interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti (PNRR M3C2 – Fonte MASE).** Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nell'ambito della Componente "Intermodalità e logistica integrata" ha previsto l'investimento di 270 milioni di euro per interventi finalizzati alla sostenibilità ambientale dei porti (M3C2 Investimento 1.1 Porti verdi - Green Ports). Per raggiungere gli obiettivi del Piano e dare attuazione a quanto previsto, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha pubblicato in data 25/08/2021 un avviso per la formulazione di proposte progettuali da parte delle AdSP relative ad interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti allo scopo di ridurre nei porti le emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili.

Con successivi Decreti MASE sono stati ammessi a finanziamento PNRR GREENPORTS 6 interventi per un tot. di 11.881.634 € di contributi in favore di ADSPMAS per migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità del sistema portuale veneto. Nel corso del 2025 l'Area COM ha gestito e monitorato l'avanzamento dell'attuazione dei suddetti interventi.

Con Decreto MASE del 20/12/2024 sono stati riaperti i termini dell'Avviso di agosto 2021 al fine di ricevere nuove candidature progettuali da parte delle AdSP per assegnare le risorse residue a seguito dei progetti finanziati. Con Decreto MASE del 17/04/2025 il MASE ha assegnato in favore di AdSPMAS ulteriori contributi PNRR GREENPORTS per un tot di 1.730.000 € per i seguenti progetti in materia di efficienza energetica:

- Installazione moduli fotovoltaici fabbricati 12, 13 e 15 – 530.000 €
- Riqualficazione energetica fabbricati 12 e 13 – 1.200.000 €

In sintesi, è prevista l'attuazione dei seguenti progetti che dovranno concludersi entro il 30/06/2026:

PROGETTI PNRR GREENPORTS	
INTERVENTO	Contributo (€)
Realizzazione di 8 colonnine per fornitura energia elettrica mezzi di servizio a Venezia e Chioggia	115.762

Acquisto di imbarcazione a propulsione elettrica in collaborazioni con la AdSP di Trieste	1.916.000
Quota riservata ai concessionari per acquisto di mezzi elettrici per le operazioni in banchina	4.581.639
ILLUMINAZIONE CHIOGGIA - Risoluzione delle criticità illuminotecniche e impiantistiche del Porto di Chioggia – Aree comuni	1.215.907
Acquisto di mezzi elettrici di servizio: n. 5 mezzi full electric in sostituzione di mezzi a motore endotermico-	241.000
INFRASTRUTTURE ELETTRICHE MARGHERA - Infrastrutturazione di banchina in Terminal Multiservice per la fornitura di energia elettrica ai mezzi in banchina	3.811.326
Installazione moduli fotovoltaici sui fabbricati 12-13-15	530.000 €
Riqualficazione energetica dei fabbricati 12-13	1.200.000 €
	13.611.634 €

**b) Progetti infrastrutturali per lo sviluppo della logistica agro-alimentare tramite il miglioramento della capacità logistica dei porti (PNRR M2C1 – Fonte MASAF).** Due progetti sono stati finanziati dal bando PNRR pubblicato dal Ministero dell’Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste (MASAF) per lo sviluppo della logistica agro-alimentare nei porti. Il finanziamento PNRR in favore di AdSPMAS è di complessivi 9.600.000 €, approvato con graduatoria finale pubblicata sul sito del MASAF il 27/02/2023.

Si tratta dei seguenti progetti che devono essere completati entro il 30.06.2026.

- **ADEGUAMENTO FUNZIONALE DI VIA ELETTRICITÀ - LOTTO 1 DA VIA GHEGA A VIA DELLE MACCHINA.**  
Approvati 7.000.000 € per completamento dei lavori, che si aggiungono ai 12.000.000 € già stanziati da Accordo/ Fondi Mise.  
Decreto MASAF n. 0413363 del 8/8/2023 di concessione del contributo di 7.000.000 €.  
Valore tot. opera: 19.000.000 €.
- **NUOVO PONTE FERROVIARIO SU CANALE INDUSTRIALE OVEST.**  
Approvati 2.600.000 € per terminare i lavori, che si aggiungono agli 8.000.000 € già stanziati con fondi PNRR del Piano Complementare per i porti (MIT) ed ai 9.000.000 € del Fondo Opere Indifferibili (FOI) ed a 4.400.000 € di risorse proprie della AdSP.  
Decreto MASAF n. 22581 del 17/1/2024 di concessione del contributo di 2.600.000 €.  
Valore tot. opera: 28.000.000 €

**c) Progetti per la digitalizzazione della catena logistica – PNRR - M3C2 Intermodalità e Logistica Integrata (fonte MIT).** In data 28.02.2024 con decreto del Ministro dei Trasporti è stato assegnato ad ADSPMAS un contributo PNRR pari a 1.000.000 € per la realizzazione di interventi per favorire lo sviluppo e l’implementazione dei servizi Port Community System (PCS) per l’interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN).

Il finanziamento è stato ottenuto a seguito di presentazione della domanda di contributo al pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell’ambito della Misura 3 Componente 2 Investimento 2.1 “Digitalizzazione della catena logistica” del PNRR che prevede l’aumento della capacità logistica nazionale mediante la realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci.

Gli interventi finanziati dovranno completarsi entro il 30.06.2026.

**d) Progetti per il potenziamento della cyber security - PNRR, Missione M1C1 “Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella P.A.” Investimento 1.5 “Cybersecurity”.** In data 26/02/2024 è stato

pubblicato l'avviso pubblico n. 8/2024, approvato dall'Agenzia per la Cybersecurity Nazionale (ACN) avente ad oggetto "la presentazione di proposte di interventi di potenziamento della resilienza cyber dei grandi Comuni, dei Comuni capoluogo di Regione, delle Città Metropolitane, delle Agenzie regionali sanitarie e delle Aziende ed enti di supporto al Servizio Sanitario Nazionale, delle Autorità di sistema portuale, delle Autorità del Bacino del Distretto idrografico e delle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente" a valere sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Missione 1 – Componente 1 – Investimento 1.5 "Cybersecurity" - M1C111.5.

ADSPMAS ha presentato la relativa domanda di contributo PNRR e in data 25.09.2024 è stata notificata la determina del Direttore generale di ACN di approvazione del finanziamento pari a 1.499.725,60 € in favore della ADSPMAS per interventi volti a promuovere il potenziamento delle capacità di sicurezza informatica e innovazione nei porti di Venezia e Chioggia.

Nel corso del 2025 sono stati avviati e gestiti la realizzazione dei suddetti interventi che dovranno completarsi entro il 30.06.2026.

**e) Progetti di Cooperazione Territoriale europea (programmi INTERREG).** Con decreto del 06/12/2023 della Regione del Veneto - Autorità di gestione del Programma INTERREG Italia-Croazia - sono stati approvati 5 progetti per un tot. di c.a. 1.850.000 € di contributi al 100% in favore di ADSPMAS che sono stati avviati nel 2024 ed nel 2025 sono entrati nel "vivo" delle rispettive attività, che si concluderanno nel 2026.

Si tratta di 4 progetti di cooperazione tra porti italiani e croati per sviluppi ICT per migliorare la sostenibilità e l'efficienza delle operazioni portuali (progetti DIGITPORTS e MILEPORT), azioni per il potenziamento della cyber security (progetto CRESPOST) e per la promozione / valorizzazione del patrimonio culturale-portuale dei porti adriatici ed il consolidamento della rete culturale tra i porti dell'Adriatico (progetto ADRIJOROUTES).

Inoltre, ADSPMAS ha aderito ad un progetto promosso dall'Aeroporto di Dubrovnik denominato "CROSS CONNECT", che coinvolge il porto di Dubrovnik, gli aeroporti di Bari e Pola e le società di trasporto pubblico locale di Bari e Pola, per lo sviluppo di soluzioni innovative per una mobilità sostenibile dei passeggeri tra porti, aeroporti ed aree urbane. In particolare, ADSPMAS intende realizzare insieme a SAVE un progetto sperimentale di servizio Fly&Cruise con lo studio e la sperimentazione di un "corridoio bagagli" e check-in unico tra porto ed aeroporto.

Progetto	Capofila	Partenariato	Ruolo adsp	Contributo per adsp	Obiettivi
DIGITPORTS	AdSP Venezia	Porti di Trieste, Ravenna, Rijeka, Zara, Ploce, Spalato	Capofila	482,260	Sviluppi ICT per il miglioramento delle performance portuali – sviluppo digital twin
MILEPORT	AdSP Trieste	Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Rijeka, Zara, Ploce	Partner	284.856	Sviluppi ICT per il miglioramento dell'accessibilità stradale

CRESPORT	AdSP Ravenna	Venezia, Trieste, Ancona, Rijeka, Ploce e Dubrovnik	Partner	368.392	Azioni per il miglioramento della Cyber security nei porti adriatici
ADRIJOROUTES	AdSP Ancona	Venezia, Ravenna, Trieste, Zara e Dubrovnik.	Partner	289.140	Valorizzazione e promozione del patrimonio culturale- portuale in Adriatico.
CROSS- CONNECT	Aeroporto Dubrovnik	Autorità portuali di Venezia, Pola, Bari e Dubrovnik, SAVE	Partner	281.720	Sviluppo della mobilità sostenibile dei passeggeri tra porti, aeroporti ed aree urbane
				1.877.868 €	

## **PROGETTI SVILUPPATI E PRESENTATI A BANDI EUROPEI NEL 2025**

### **a) Programma Horizon Europe**

Nell'ambito del bando 2025 del Programma Horizon Europe in scadenza il 12/11/2025, ADSPMAS ha aderito a tre proposte progettuali, contribuendo alle relative domande di contributo:

#### **1) LAND2WATER**

Sono previste analisi e proposte per la rigenerazione dei territori costieri (in particolare delle città-porto) e per lo sviluppo di un approccio di governance innovativo che guidi la trasformazione delle aree di interfaccia terra-mare in maniera sostenibile ed innovativa. Venezia avrà il ruolo di proporre soluzioni "demostrator" tali da poter essere replicate in altri porti, quali Aarhus, Ålesund, Antwerp-Brugge, Budapest, Constanța, Funchal, İzmir e Tallinn

- Budget AdSPMAS: 427.500 € (co-finanziamento al100%)
- Budget tot.: 14.000.000 €

#### **2) NEW EUROPEAN BAUHAUS - WASTE TO WEALTH**

Il progetto prevede lo studio e sperimentazione di una nuova tecnologia per il trattamento e riuso di materiali edilizi. Sviluppo di nuovo modello di business che potrebbe essere "replicato" a Venezia.

- Budget AdSPMAS: 55.000 € (co-finanziamento al100%)
- Partenariato: Università di Belfast (Leader), ARUP, Politecnico di Torino, porto di Genova, Porto di Londra, porto di Venezia, altri...

#### **3) MINDSET**

Progetto che mira a migliorare la resilienza delle infrastrutture critiche affrontando in modo completo le vulnerabilità legate al "fattore umano" all'interno dei loro complessi ecosistemi. Nell'ambito del progetto è previsto lo sviluppo di metodologie innovative e strumenti pratici (Vulnerability Risk

Assessment tool) per identificare, comprendere e mitigare in modo proattivo le vulnerabilità legate all'uomo.

- Budget AdSPMAS: 107.000 € (co-finanziamento al 100%)
- Partenariato: Fodnazioen SAFE (Leader), Università di Vienna, porti di Amburgo e Venezia, altri...

### **b) Bando Connecting Europe Facility for Transport (CEF Transport)**

Al bando del Programma CEF in scadenza il 21.01.2025, è stata presentata una nuova proposta per lo sviluppo delle Autostrade del mare tra i porti di Ancona (capofila), Venezia, Ravenna e Koper, denominata proposta ADRIATIC GREEN CORRIDOR. Il progetto ha un valore complessivo di 40 milioni € di investimenti nei 4 porti, di cui si chiede un co-finanziamento CEF del 50%.

Per il porto di Venezia sono stati candidati i seguenti interventi:

- Terminal Vezzani: i lavori di ristrutturazione della banchina, piazzali e raccordo ferroviario per lo sviluppo di traffici car carrier, per un valore tot. degli investimenti di 14.800.000 €.
- ADSPMAS: analisi del rischio e la progettazione di altri interventi per migliorare la navigazione lungo il Canale Sud anche a supporto del nuovo traffico del Terminal Vezzani, per un tot. di 340.000 €.

### **c) Programma INTERREG Italia-Croazia**

Il 12.11.2024 è stata presentata la domanda di finanziamento per il nuovo progetto PRESPOINT (PRomoting grEen and Smart PORT hubs in the Adriatic Sea) al bando del programma INTERREG Italia-Croazia per progetti strategici, proposta coordinata dalla AdSP di Trieste. Con Decreto della Regione del Veneto n. 60 del 14/4/2025, Autorità di Gestione del Programma, il progetto PRESPOINT è stato approvato e ha preso avvio a partire dal 1/07/2025.

“PRESPOINT” è un progetto europeo di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia a cui ADSPMAS, partecipa come partner con l’obiettivo di promuovere la transizione digitale e verde dei porti lungo la costa adriatica per rendere il trasporto multimodale più sostenibile, attraverso azioni pilota nei seguenti temi chiave: 1) efficienza energetica e produzione di energie alternative; 2) illuminazione efficiente e resilienza climatica; 3) mobilità elettrica; 4) digitalizzazione portuale e digital twin; 5) sicurezza portuale.

Nel progetto, coordinato dal porto di Trieste, sono coinvolti per la parte italiana, oltre al porto di Venezia, i porti di Ravenna, Ancona e Bari, Comune di Monfalcone, Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli, Regione Abruzzo. Sul versante croato, invece, sono rappresentati i porti di Rijeka, Zara, Rovigno, Spalato, Vela Luka, Dubrovnik, e l’Università di Rijeka – Facoltà di Studi Marittimi.

- Periodo: 01/07/2025 – 31/12/2028
- Budget totale: € 7.498.925,30
- Budget AdSPMAS: € 525.000,00 (co-finanziamento al 100%)
- Paesi coinvolti: Italia e Croazia

## **PROGETTI CHIUSI NEL CORSO DEL 2025**

Nel corso del 2025 è stata data chiusura con la presentazione dei rendiconti finali dei progetti co-finanziati dal Programma Connecting Europe Facility 2014-2020:

### **a) Programma Connecting Europe Facility – Progetto ACCESS2NAPA**

Coordinato dal porto di Ravenna, i porti di Venezia, Trieste e Capodistria ha realizzato studi e progettazioni per migliorare l’accessibilità marittima e terrestre dei 4 porti del Nord Adriatico (NAPA).

- Budget AdSPMAS: 1.050.000 € (Co-finanziamento 50%).
- Per il porto di Venezia è stata svolta l'analisi costi benefici e la progettazione del collegamento multimodale via dell'Elettricità-Isola del Petrolchimico e del "nodo Malcontenta".

**b) Programma Horizon Europe – Progetto BAUHAUS OF THE SEAS SAILS (BoSS).**

Sviluppato e coordinato dall'Istituto Tecnico Superiore per la Ricerca e lo Sviluppo di Lisbona, prevede la realizzazione di progetti "sperimentali" per lo sviluppo del waterfront e delle relazioni porto/città in 7 porti europei (lighthouse ports) di Lisbona/Oeiras, Amburgo, Genova, Venezia, Delta e Malmo.

La AdSPMAS ha partecipato insieme all'Università Ca' Foscari, IUAV e Comune di Venezia a progetti sperimentali nell'area portuale di S. Marta e San Basilio finalizzati a ridefinire la connessione e il rapporto tra gli abitanti di Venezia e la Laguna e le sue maree, sia dal punto di vista dello spazio che da quello sociale e culturale.

- Nel progetto AdSPMAS ha provveduto all'acquisto e installazione di 9 panchine dietro i Fabbricati 12 e 13 lungo il Canale della Giudecca, con l'intento di recuperare e ridefinire il legame con il mare con una prospettiva urbanistica, finalizzata a ridisegnare lo spazio pubblico dell'area di Santa Marta, in modo funzionale e innovativo, con interventi reversibili e di piccola scala di arredo urbano.
- Contributo per AdSPMAS: 65.000 € (co-finanziamento al 100%)

Tabella di sintesi dei progetti europei nel 2025

	PROGETTI	Contributo UE
PROGETTI PRESENTATI	PNRR GREENPORTS - N.2 domande e progetti presentati <ul style="list-style-type: none"> <li>• per impianti FV su fabbricati 12, 13 e 15 (CP).</li> <li>• per efficientamento energetico della sede.</li> </ul>	1.730.000 €
	Bando per Terminalisti/Concessionari: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1° bando concessi 1.0 M € per 21 mezzi elettrici</li> <li>• 2° bando concessi 325.000 € per 9 mezzi elettrici</li> </ul>	1.320.000 €
	1 progetto al bando CEF 2024: ADRIATIC GREEN CORRIDOR	7.500.000 €
	1 progetto strategico INTERREG Italia-Croazia: PRESPOST	525.000 €
	3 progetti al bando 2024 HORIZON EUROPE: - 3 domande bando Horizon Europe: proposte LAND2WATER (430.000 €), WASTE2WEALTH (55.000 €) e MINDSET (107.000 €)	590.000 €
		Tot. 11.665.000 €
PROGETTI APPROVATI E NEGOZIATI	PNRR GREENPORTS - N.2 domande e progetti presentati <ul style="list-style-type: none"> <li>• per impianti FV su fabbricati 12, 13 e 15 (CP).</li> <li>• per efficientamento energetico della sede.</li> </ul>	1.730.000 €
	Bando per Terminalisti/Concessionari: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1° bando concessionari 1.0 M € per 21 mezzi elettrici</li> </ul>	1.320.000 €

	PROGETTI	Contributo UE
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2° bando concessi 325.000 € per 9 mezzi elettrici</li> </ul>	
	Progetto strategico INTERREG Italia-Croazia: PRESPOST	525.000 €
		Tot. 3.575.000 €
PROGETTI IN GESTIONE	2 progetti PNRR logistica agro-alimentare (fonte MASAF): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuovo Ponte ferroviario – 2.600.000 €;</li> <li>- Adeguamento funzionale di Via dell'Elettricità – 7.000.000 €</li> </ul>	9.600.000 €
	Progetti PNRR GREENPORTS (fonte MASE): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Luci led Chioggia</li> <li>- Auto elettriche n.5</li> <li>- Imbarcazione elettrica, in collaborazione con AdSP Trieste</li> <li>- Elettrificazione banchine MULTISERVICE</li> <li>- 8 colonnine per forniture elettrica alle auto</li> <li>- Contributi per acquisti mezzi elettrici a Concessionari</li> </ul>	11.881.634 €
	Progetto PNRR per il potenziamento cyber security (fonte ACN)	1.500.000 €
	Progetto PNRR per Digitalizzazione PCS (fonte MIT)	1.000.000 €
	5 progetti Interreg Italia-Croazia: <ul style="list-style-type: none"> <li>- DIGITPORTS,</li> <li>- MILEPORT,</li> <li>- CRESPOST,</li> <li>- ADRIJOROUTES</li> <li>- CROSS-CONNECT</li> </ul>	1.800.000 €
		Tot. 25.781.634 €
PROGETTI CHIUSI	Chiusura e rendiconto finale progetto CEF: ACCESS2NAPA	1.050.000 €
	Chiusura e rendiconto progetto HORIZON: Bauhaus of the Seas Sails (BoSS)	65.000 €
		Tot. 1.105.000 €

## 8. Gestione del demanio

### 8.1 Notizie di carattere generale e compilazione della relativa tabella allegata (Tabella 5).

**GLI AMBITI DEMANIALI DEL PORTO DI VENEZIA E CHIOGGIA** - Gli ambiti demaniali marittimi portuali in giurisdizione all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale come costituita dal D.L. 169/2016 ss.mm.ii., comprendono gli ambiti già in giurisdizione all'Autorità Portuale di Venezia di cui al D.M. del 06/04/1994 ss.mm.ii. fino al D.M. 21/03/2014 nonché gli ambiti demaniali marittimi portuali del porto di Chioggia già amministrati dalla locale Capitaneria di Porto e gli ambiti demaniali marittimi portuali già gestiti dall'A.S.P.O. S.p.A.

Essi si estendono all'interno di quattro comuni distinti:

#### **Comuni di VENEZIA, CAVALLINO-TREPORTI e MIRA:**

- Specchi d'acqua e canali demaniali marittimi compresi tra la bocca di Malamocco e quella di Lido; la prima bocca di porto, a sud della laguna veneta, collega l'ambito di mare destinato alla piattaforma d'altura (D.M. 21/03/2014) con l'artificiale canale Malamocco-Marghera direttamente all'area industriale di Porto Marghera, la seconda, a nord della laguna, è collegata direttamente al centro storico di Venezia;
- Fasce demaniali lungo il ciglio dei canali marittimi come definite dalle norme di attuazione del P.R.P. di cui alla Legge n. 1233 del 20/10/1960;
- Aree, opere portuali, specchi acquei e fabbricati a Porto Marghera, Mira, Venezia e Cavallino-Treporti.

#### **Comune di CHIOGGIA:**

- Specchi d'acqua e canali demaniali marittimi all'interno della bocca di Porto di Chioggia, delimitata dai due moli foranei, comprensivi del bacino di Rada interna del Porto, dello specchio acqueo Ex Saline, del Canale Lombardo Esterno fino al ponte della Statale Romea 309 (escluso) e del bacino portuale compreso tra i moli di Val da Rio. Nel corso del 2024 è stato avviato e concluso, con apposito verbale sottoscritto in data 31/05/2024, il procedimento demaniale di aggiornamento della circoscrizione demaniale portuale ricadente lungo il perimetro del Canale Lombardo Interno dalla Canaletta Cementi alla Canaletta Morin.
- Fasce demaniali lungo il ciglio dei canali marittimi come definite dalle norme di attuazione del P.R.P. di cui al D.L. n. 1618 del 16/04/1981;
- Aree, opere portuali, specchi acquei e fabbricati in località Isola Saloni;
- Aree, opere portuali, specchi acquei e fabbricati in località Val da Rio.

**CONCESSIONI EX ART. 18 LEGGE 84/94 – VENEZIA.** Nell'ambito di Venezia - Porto Marghera, nel corso del 2025, hanno proseguito la loro attività portuale in regime di concessione demaniale i seguenti operatori economici portuali.

#### **Imprese Portuali conto terzi/proprio in zona commerciale:**

- FHP Terminal Venezia S.r.l., già Multi Service S.r.l. – L’ambito demaniale del terminal si estende su una superficie di mq 212.185 ed è composto da piazzali portuali, magazzini e officine per i mezzi operativi funzionali allo svolgimento di operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione di merci varie, prodotti e rinfuse siderurgiche, rinfuse alimentari e *general cargo – project cargo* per conto terzi; l’impresa utilizza anche immobili non demaniali (piazzali e locali ad uso uffici ed officine) limitrofi al terminal; la Società ha presentato la richiesta di rinnovo della concessione in scadenza al 31/12/2026;
- Terminal Intermodale Venezia T.I.V. S.p.A. – L’ambito demaniale del terminal si estende per 195.000 mq e si compone di banchine, piazzali, magazzini e officine per i mezzi operativi asserviti allo svolgimento di operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione di merce containerizzata per conto terzi; nel corso del 2025 è stata stipulata la nuova concessione pluriennale con decorrenza dal 01/10/2025 per una durata complessiva di 25 anni;
- Terminal Rinfuse Venezia - T.R.V. S.p.A. – L’ambito demaniale del terminal è di complessivi 278.500 mq comprensivo di banchine, piazzali, magazzini e officine per i mezzi operativi asserviti allo svolgimento di operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione di merce alla rinfusa per conto terzi; nel corso del 2025 è stata stipulata la nuova concessione pluriennale con decorrenza dal 01/10/2025 per una durata complessiva di 25 anni;
- Vecon S.p.A. – L’ambito territoriale del terminal è di 279.928 mq con piazzali, magazzini e officine per i mezzi operativi funzionali allo svolgimento di operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione di merce containerizzata per conto terzi; la cui nuova concessione pluriennale è stata stipulata nel 2023 con decorrenza dal 01/10/2024 per una durata complessiva di 25 anni;
- Acciaierie d’Italia in amministrazione straordinaria dal 20/02/2024 – L’ambito demaniale è di 11.523 mq complessivi e la concessione demaniale riguarda esclusivamente la banchina ed una fascia di territorio demaniale di 10 metri di profondità, antistante l’insediamento di proprietà.
- Adriatic Multimodal Terminal S.r.l., già Carbones Italia, è un operatore economico attivo nel *trading* di rinfuse e prodotti siderurgici, ferroleghie, antracite, minerali e materie prime per l’edilizia – L’ambito demaniale è di 83.000 mq complessivi, la concessione demaniale riguarda esclusivamente la banchina Berica 1 e l’area scoperta asservita allo stabilimento industriale prospiciente il Canale Industriale Nord.

Nel corso del 2025 si è proseguito nelle istruttorie avviate per il rilascio delle concessioni pluriennali e infraquadriennali dei terminal commerciali in scadenza nell’insula portuale.

**Imprese Portuali conto terzi/ proprio in zona industriale al di fuori dell’insula portuale.** Trattasi di concessioni demaniali rilasciate a società che svolgono operazioni portuali utilizzando banchine e accosti demaniali antistanti gli insediamenti privati:

- Interporto Rivers Venezia S.r.l. (già Terminal Intermodale Adriatico);
- Transped S.r.l.;
- Pilkington Italia S.p.A.;
- Veneta Cementi S.r.l.
- Grandi Molini Italiani S.p.A.;
- Cereal Docks Marghera S.r.l.;
- Colacem S.p.A.;
- General Sistem S.r.l.;
- Ve.Ro.PortMos S.c.p.A. per la gran parte operante in aree demaniali;
- Vezzani S.p.A. – Nel mese di ottobre 2025, la Società ha dato avvio alla fase di esercizio di una concessione venticinquennale avente ad oggetto un nuovo accosto operativo in Canale Industriale Sud destinato al traffico *car carrier*; l’attivazione del traffico marittimo ha segnato il completamento del progetto volto alla realizzazione di un polo logistico-industriale dedicato al settore *automotive*.

### **Svolgono attività portuali correlate alla loro attività di depositi costieri/raffinerie**

- Eni Industrial Evolution S.p.A. (Ex Petroven S.r.l.);
- Eni Live S.p.A.;
- Versalis S.p.A.;
- Ies S.p.A.;
- Decal S.p.A.;
- San Marco Petroli S.p.A.;
- Veneziana Bunkeraggi S.r.l.

Nel corso del 2025 sono stati avviati procedimenti di rinnovo di durata decennale per concessioni relative a depositi costieri identificati come impianti strategici ai sensi della normativa di settore in scadenza.

**CONCESSIONI EX ART. 18 LEGGE 84/94 – CHIOGGIA.** Nel corso del 2025 sono continuate le attività di monitoraggio degli operatori economici operanti in porto sia in conto proprio (Holcim S.p.A.) che in conto terzi (FHP Terminal Chioggia S.r.l. già Sorima S.r.l. e K-Logistica S.r.l.). Per le imprese portuali (FHP Terminal Chioggia e K-Logistica) operanti nella sezione portuale di Val da Rio, si è dato compiuto assetto ai sensi dell'art. 18 della L. 84/94 ai rispettivi compendi demaniali oggetto di delimitazione. Con riferimento a FHP Terminal Chioggia, è stato stipulato nel 2025 il nuovo atto di concessione pluriennale di durata venticinquennale relativo a un compendio di 125.000 mq asservito allo svolgimento di operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione di merce in colli e rinfuse per conto terzi. All'interno della sezione dell'Isola dei Saloni si sono proseguite le istruttorie tecnico/demaniali di competenza sulla base delle sotto descritte istanze:

- per lo sviluppo e adeguamento infrastrutturale della diportistica (darsena Le Saline, Isola Morin – Chioggia); nel 2025 è stato sottoscritto l'atto suppletivo avente ad oggetto l'opera di difficile rimozione denominata "barriera frangiflutti" allo scopo di consentire alla Società concessionaria l'ampliamento dell'approdo turistico per imbarcazioni da diporto, nonché ogni altra attività collegata e/o connessa;
- per lo sviluppo del settore crocieristico fluviale;
- per l'adeguamento funzionale delle pertinenze demaniali già oggetto di concessioni pluriennali destinate alla commercializzazione e lavorazione del pescato.

**CONCESSIONI DI AREE PORTUALI PER TRAFFICO PASSEGGERI.** Nell'area di Venezia-Marittima (con accosti anche a S. Basilio e Riva dei Sette Martiri) è insediata dal 1998 la società Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., gestore del traffico crocieristico ed i servizi ed attività collegati.

La concessione è disciplinata con atto pluriennale ex art. 36 del Cod. Nav. con scadenza 31/05/2026 e con due atti pluriennali suppletivi con pari scadenza comprendenti le aree, le banchine ed i fabbricati del molo di Ponente, l'uso di banchina Palazzo, l'intera banchina Isonzo e Piave, quota parte delle aree e fabbricati (stazione Isonzo 1 e 2 e fabbr. 103) del Molo di Levante, banchine e fabbricati a San Basilio, Riva dei Sette Martiri nonché l'intero assetto viario della sezione Marittima interno all'area del terminal.

Nel corso del 2021 è stato emanato il D.L. 103/2021, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, c. 1, L. 125/2021, avente ad oggetto "*Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro*", che ha disposto la chiusura del Canale della Giudecca ad alcune tipologie di navi da crociera, riducendo l'operatività del Terminal Crociere di Marittima ed avviato un processo di transizione a Marghera da concretizzarsi mediante la realizzazione di approdi sostitutivi.

L'art. 2, c. 1 del citato D.L. 103/2021, ha nominato Commissario straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia (anche "Commissario Crociere Venezia") il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 4, cc. 1-4 del D.L. n. 32/2019. Ancora, l'art. 2 c. 3 del citato D.L. ha riconosciuto al Commissario straordinario il potere di modificare le autorizzazioni e le concessioni ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 della L. 84/94, nonché disciplinare l'utilizzo dei beni demaniali, interessati o coinvolti dalla realizzazione dei sopra detti interventi, in tal senso e per quanto sopra la concessione V.T.P. è stata prioritariamente coinvolta nelle azioni disposte dal decreto, in un complesso procedimento di analisi e riequilibrio, che ad oggi prosegue coinvolgendo sia la Struttura Commissariale sia l'Autorità concedente.

L'AdSPMAS, in ragione di quanto sopra, pur in corso di istruttoria e a titolo di misura anticipatoria dell'eventuale piano di riequilibrio, stante l'urgenza e l'indifferibilità di garantire, nel frattempo, l'esercizio dell'attività in concessione e in coerenza con gli scenari comunicati, ha reso disponibili in favore di V.T.P. S.p.A.:

- già dalla stagione crocieristica 2022, i due primi ormeggi in area Marghera (Banchina Liguria e Banchina Lombardia) realizzati dal Commissario Crociere Venezia, nonché l'ulteriore ormeggio temporaneo in area Chioggia previsto dall'art. 4 del D.L. 68/2022, autorizzando, altresì, l'utilizzo di due accosti presso il Terminal Fusina;
- gli ormeggi in Banchina Liguria e Banchina Lombardia sono stati disciplinati mediante appositi verbali di consegna sottoscritti tra CCV-AdSP MAS-Terminalista 16/18-VTP;
- il Comitato di Gestione, nella seduta del 12/05/2023, ha espresso parere favorevole al rilascio in capo alla società Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., della concessione demaniale presso il Porto di Chioggia, ai fini dell'occupazione ed uso dei beni demaniali componenti il terminal presso Isola Saloni composti da banchina, aree asservite, specchi acquei e piano terra fabbricato demaniale 902 il tutto al solo e unico scopo di occupare e utilizzare i beni demaniali in questione per gestire il servizio passeggeri per le navi da crociera previste scalare nel Porto di Chioggia nei termini previsti dal combinato disposto delle norme di riferimento di cui al D.L. 103/2021 e al D.L. 68/2022, nell'ambito della revisione del Piano economico finanziario della concessione della società VTP S.p.A. ai sensi dell'art. 1, c. 5 del D.L. 103/2021, a decorrere dal 13/03/2023 sino al 31/05/2026. A completamento della disciplina in data 13 marzo 2024 è stato stipulato il relativo atto demaniale.

Nell'area di Fusina a Porto Marghera la società Venice Ro Port Mos ha in concessione pluriennale il Terminal Autostrade del Mare ove attualmente gestisce il traffico Traghetto ro-pax da/per la Grecia. Presso il medesimo Terminal è stato autorizzato mediante ordinanza l'utilizzo di n. 2 accosti in darsena.

Nel corso del 2024 VTP ha presentato istanza di estensione della concessione pluriennale ai sensi dell'art. 1, c. 5, del D.L. 103/2021 e a seguito dei pareri positivi del Comitato di Gestione di giugno e novembre 2024 è stato stipulato l'atto suppletivo n. 36555 del 03/12/2024 che disciplina il periodo dal 31/05/2026 al 30/05/2036 e tiene conto delle variazioni che interverranno a decorrere dal 31/05/2026.

Sia al Porto di Chioggia che di Venezia vengono concessi beni demaniali ed opere connesse al fine di svolgere attività portuali commerciali e a soggetti comunque legati all'attività portuale così individuabili (esclusi quelli riservati alle Amministrazioni dello Stato per l'esercizio di attività attinenti a quelle marittime e portuali o di istituto e per la cui disciplina è stata emanata l'Ordinanza n. 97 del 29/12/1999):

- commerciali: Autotrasportatori – Case di spedizione – Gestione mezzi sollevamento – Imprese portuali per movimentazione, sbarco e imbarco merci – Società operanti nel settore edile-marittimo;
- attività commerciali: Pubblici esercenti (bar, ristoranti, edicole, ecc.) – Agenzie turistiche – Cambiavalute – Stazioni di servizio e impianti distribuzione carburanti – Import export fornitori generici

- Forniture servizi e prestazioni d'opera – Società di navigazione – Parcheggi a pagamento – Agenzie marittime – Servizi turistici;
- cantieristica: Costruzioni e allestimenti navali – Cantieri navali – Demolizioni navali e recuperi di bordo – Picchettaggio – Sabbiatura e pittura navali – Manutenzioni e riparazioni navali – Costruzioni e riparazioni imbarcazioni da diporto.

Sia al Porto di Chioggia che di Venezia vengono concessi beni demaniali al fine di svolgere attività di interesse generale quali:

- servizi tecnico nautici;
- infrastrutture;
- imprese esecutrici di opere.

**CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME PER DIPORTO, USO TURISTICO-RICREATIVO, LUDICO, CULTURALE, PESCHERECCIA E NAUTICA DA DI PORTO E YACHTING.** Alcune concessioni sono assegnate a società remiere e circoli velici, con durata infraquadriennale e con canone determinato sulla base dello specifico decreto ministeriale emanato a sensi della L. 494/93 e s.m.i.; altre sono assegnate con durata anche pluriennale per attività legate alla nautica da diporto e alla pesca anch'esse con un canone determinato in base alla predetta L. 494/93 e s.m.i:

- attività turistico ricreativa – spogliatoi – bar – uffici – servizi – arenili – enti e associazioni sportive, culturali, religiose etc.;
- impianti sportivi;
- nautica da diporto: strutture per la nautica da diporto – circoli nautici ed associazioni sportive – assistenza nautica da diporto;
- peschereccia.

In data 5/11/2024 l'AdSPMAS ha pubblicato il bando di gara ad evidenza pubblica per l'aggiudicazione delle banchine destinate ai Mega Yacht. Tenuto conto che la gara è andata deserta l'AdSPMAS ha pubblicato in data 29/05/2025 l'avviso per la consultazione del mercato ai sensi dell'art. 77 del D.LGS 36/2023 volta ad ottenere, dal mercato, informazioni di natura tecnico-commerciale e operative funzionali a consentire, da un lato, all'AdSPMAS, di condividere con gli operatori prospettive e know-how al fine di completare la conoscenza del mercato di riferimento sotto tutti i profili rilevanti, in quanto elemento indispensabile all'efficiente pianificazione e preparazione della procedura; dall'altro in modo da permettere al mercato di riferimento e agli operatori che lo popolano, eventualmente interessati, di proporre e sviluppare soluzioni anche innovative per rispondere alle finalità dell'Ente concedente volte al perseguimento dell'interesse pubblico portuale, ovvero la valorizzazione del compendio, sia in considerazione delle sue potenzialità, sia in termini di ottimizzazione delle risorse disponibili, tutela del sito, finalità turistica di eccellenza e sviluppo dello yachting.

In data 09/07/2025 si è tenuta l'audizione dei 5 soggetti che hanno presentato istanza di partecipazione alla consultazione di mercato i cui contributi verranno utilizzati per la riedizione del bando.

**CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME PER ALTRI USI.** Sono state istruite e rilasciate concessioni di specchi acquei sia in Centro storico (soprattutto nel Bacino di S. Marco) sia in altri canali portuali per stazionamento e/o operatività di natanti destinati a:

- trasporto di persone di linea;
- trasporto di persone non di linea;
- trasporto merci;
- deposito/rifornimento merci per la città.

Una categoria degna di menzione raggruppa i soggetti pubblici e privati che operano in settori a prevalente interesse cittadino, fra i quali, in primo luogo, il Comune di Venezia, per lo svolgimento di attività di rifornimenti anonari o similari. Nel 2025 è stato stipulato con il Comune di Venezia l'atto di concessione pluriennale (sino al 2049) avente ad oggetto l'occupazione e l'uso esclusivo di uno specchio acqueo di ca mq 1.250,00 e dello spazio a terra di ca mq 2.525,00 in Darsena Terminale Canale Industriale Ovest a Porto Marghera, allo scopo di effettuare operazioni di sbarco/imbarco di prodotti ortofrutticoli. Nel 2025 è stato stipulato con AVM S.p.A (società partecipata dal Comune di Venezia) l'atto pluriennale (sino al 2050) di concessione demaniale marittima di superfici demaniali distribuite per il mantenimento dell'opera denominata People Mover.

### **ATTIVITÀ DI VALORIZZAZIONE DEL DEMANIO MARITTIMO NEL PORTO DI VENEZIA E CHIOGGIA.**

- Nel corso dell'anno si sono tenuti i primi sopralluoghi presso gli immobili (fabbricati ed aree) che la società Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. riconsegnerà all'AdSPMAS entro il 31/05/2026 come previsto dall'atto suppletivo n. 36555 del 03/12/2024; tali verifiche, relative alle componenti strutturali e impiantistiche dei beni, costituiscono attività preliminare al cambio di gestione e all'avvio di un processo di valorizzazione.
- Nel corso del 2025, al fine di ottimizzare l'interesse pubblico portuale, è stata condotta, condivisa con il concessionario e portata a termine l'attività di individuazione dell'area compensativa da mettere a disposizione della società FHP Venezia Terminal nell'ambito del procedimento di modifica della concessione demaniale ex art. 2, comma 3 del D.L. 103/2021; tale area consentirà al terminalista di recuperare, efficientandone la distribuzione, le funzione sino ad ora presenti all'interno della testata del Molo Sali oggetto dell'intervento di "Rettifica Molo Sali" previsto dal Decreto CCV n. 133 del 07/05/2025;
- Nel 2025 si è conclusa la procedura di incameramento promossa dall'AdSPMAS e condotta di concerto con la Capitaneria di Porto di Chioggia, l'Agenzia del Demanio e il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche avente ad oggetto l'opera di difficile rimozione denominata "Banchina portuale A" realizzata su area demaniale marittima, giusto atto formale di concessione demaniale n. 01/2011 rep. 182/2011 in data 18/05/2011, rilasciato allora dalla Capitaneria di Porto all'Azienda Speciale Per il Porto di Chioggia (ASPO), per l'occupazione di una zona demaniale marittima di complessivi mq 3.270,00 allo scopo di realizzare un primo tratto della nuova banchina portuale "A" di ml. 172 e correlati arredi di banchina nonché antistante piazzale asfaltato di circa mq 3.500,00;
- Nel corso dell'anno sono stati regolarmente rilasciati i pareri richiesti nell'ambito di procedimenti attivati ex art. 5 co. 5 bis della L. 84/1944 e ss.mm.ii. relativi a permessi di costruire o a edilizia semplificata in ambito demaniale e in ambito privato (art. 55 Cod. Nav.), nonché di autorizzazione uniche ZLS;
- Sono state istruite, anche mediante ottenimento di pareri/nulla osta delle Strutture interne e di altri Enti, autorizzazioni aventi ad oggetto attività, eventi, manifestazioni, manutenzioni, realizzazione di sottoservizi, in ambito demaniale;
- Si sono svolti sopralluoghi volti ad accertare il corretto uso del demanio marittimo, talvolta anche in collaborazione con la competente Capitaneria di Porto, nonché il regolare mantenimento e conservazione dei beni e delle opere ivi insistenti;
- Si è operata una revisione delle aree e dei parcheggi in concessione a soggetti pubblici e privati in funzione del preminente interesse pubblico legato ai cantieri AdSPMAS e PNRR (es. ponte stradale Scomenzera, Cold Ironing);

- Per lo svolgimento delle funzioni e dei compiti previsti dal Testo Unico 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i. e di quelli previsti dalla legislazione, anche regionale, vigente in materia di espropriazione per pubblica utilità, sono state assegnate le funzioni dell'Ufficio per le Espropriazioni dell'AdSPMAS alla Direzione Demanio che attraverso l'area Valorizzazione Beni predispone tutti gli atti necessari (a titolo esemplificativo: visure catastali, elaborati grafici, piani particellari d'esproprio, verbali immissione possesso, note di trascrizione presso l'Agenzia delle Entrate – Ufficio Provinciale di Venezia – Territorio – Servizio di Pubblicità Immobiliare) per l'adozione dei provvedimenti conclusivi delle fasi espropriative avviate dall'ente, dal CCV e dal Commissario MonteSyndial.
- Nel corso del passato anno 2025, nell'ambito della realizzazione dell'opera pubblica consistente nell'“Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di Via della Chimica a Porto Marghera - Venezia” - CUP F71B21003920001 (rientrante nell'ambito del piano nazionale per gli investimenti complementari al P.N.R.R., Missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”, componente 2 “Intermodalità e logistica integrata”, investimento n. 19 “ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale”, come da accordo procedimentale n. 33022 del 10/11/2021 sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale), è stato perfezionato l'esproprio di alcune aree private con la trascrizione presso l'Agenzia delle Entrate – Ufficio Provinciale di Venezia – Territorio – Servizio di Pubblicità Immobiliare delle suddette aree a Demanio dello Stato – Ramo Marina Mercantile; nell'ambito della stessa opera, si è provveduto a predisporre la nota di trascrizione, propedeutica alla successiva fase di perfezionamento della trascrizione presso l'Agenzia delle Entrate – Ufficio Provinciale di Venezia – Territorio – Servizio di Pubblicità Immobiliare, della costituzione di una servitù coattiva su fondo privato per la realizzazione di un tratto di binario.
- Nell'ambito del progetto di realizzazione dello Sportello Unico Amministrativo, nel corso del 2025 sono state svolte le attività di collaudo delle schede relative alla mappatura delle concessioni demaniali elaborate, all'interno del gruppo di lavoro di cui alla Disposizione di servizio AdSPMAS n. 224/2023 e con la supervisione del RUP, nel corso dell'anno precedente. Tali attività di collaudo hanno riguardato i requisiti definiti nei documenti: 1) Scheda obiettivo 007 – Progetto1 SUA *Digitalizzazione beni e concessioni*; 2) Scheda obiettivo 008 – Progetto1 SUA *Digitalizzazione beni e concessioni*. Tale mappatura ha censito all'interno di un apposito data base cartografico i dati caratterizzanti le concessioni demaniali rilasciate e istruite dalla Direzione consentendo, in parallelo la costruzione di un archivio digitale composto da documenti/files significativi ai fini dell'attivazione del procedimento e del relativo sviluppo.

## **8.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità.**

Dal 2013 (disposizione di servizio n. 395), il Dirigente della Direzione Programmazione e Finanza è stato nominato Responsabile della Riscossione delle Entrate e sono state delineate le linee operative in materia di:

- modalità di riscossione del credito;
- contestazione sugli addebiti;
- solleciti di pagamenti;
- dilazioni di pagamento.

Nel corso dell'anno 2025 il credito è stato oggetto di un monitoraggio costante e strutturato, regolarmente aggiornato e condiviso con la Direzione Programmazione e Finanza e Area Legale. Tale strumento ha consentito di individuare tempestivamente le posizioni critiche e di definire, caso per caso, le azioni più idonee per il recupero delle somme dovute.

In presenza di situazioni di temporanea difficoltà finanziaria dei concessionari, e nei casi ritenuti compatibili con l'interesse dell'Ente, si è proceduto alla formalizzazione di piani di pagamento, in conformità a quanto previsto dall'art. 32, comma 5, del Regolamento sulle Concessioni. Tali piani hanno consentito di garantire comunque un flusso di rientro delle somme dovute, evitando il completo stallo delle posizioni creditorie.

Un elemento di particolare rilievo nell'attività svolta è rappresentato dall'applicazione sistematica degli interessi di mora in caso di ritardati pagamenti, rateizzazioni o dilazioni. L'addebito degli interessi moratori, oltre a costituire un obbligo regolamentare, si è dimostrato uno strumento efficace di deterrenza nei confronti dei comportamenti inadempienti, incentivando il rispetto delle scadenze e rafforzando il principio di equità tra i concessionari regolari e quelli in ritardo nei pagamenti.

Di seguito sono esposti i risultati della riscossione delle entrate di competenza e a residuo.

<b>COMPETENZE</b>				
	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
A) FATTURATO	26.996.327	30.812.226	41.123.785	35.142.957
B) INCASSATO	13.420.012	20.720.473	24.307.324	30.219.510
RAPPORTO B/A	49,71%	67,25%	59,11%	85,99%

<b>RESIDUI</b>				
	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
A) RESIDUI	19.623.496	22.570.033	16.767.847	22.515.472
B) INCASSATO	7.863.436	13.445.021	10.704.937	12.957.313
RAPPORTO B/A	40,07%	59,57%	63,84%	57,55%

### **8.3 Attività di controllo sul demanio marittimo.**

In riferimento al precedente punto 4.3, l'attività ispettiva ha anche coperto la tematica dei beni del demanio marittimo con: 141 ispezioni ai BENI DEMANIALI (12,67%); 66 ispezioni alle AREE DI PARCHEGGIO (5,91%); 23 ispezioni ai PIAZZALI operativi dei terminal (2,10%).

Sempre a tutela del bene demaniale, sono stati comunicati puntualmente alle Direzioni Demanio e Tecnica gli esiti delle anomalie riscontrate mantenendo un'elevata attenzione con attività di controllo su:

- eventuali pratiche non corrette dal punto di vista ambientale che possono comportare immissione di contaminanti o materiali in rete fognaria;
- abbandono di rifiuti;

- stato dei beni demaniali non dati in concessione come le banchine, strade demaniali aperte e non all'uso pubblico.

L'Area Sicurezza, Vigilanza e Controllo supporta la Direzione Demanio anche attraverso pareri espressi per le istruttorie relative ad autorizzazioni e concessioni.

La Direzione Demanio effettua, al fine di verificare la legittima occupazione dei beni demaniali, sopralluoghi anche congiunti con la competente Capitaneria di Porto anche al fine del rilascio dei pareri di competenza della medesima Autorità Marittima.

## 8.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione e compilazione della Tabella 6.

Con riferimento alle concessioni diverse da quelle rilasciate ai sensi degli artt. 16 e 18 per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali, nonché di quelle per i depositi costieri ai sensi dell'art. 52 Cod. Nav. e art. 18, commi 5 e 12 L. 84/1994, l'AdSPMAS rilascia concessioni ex art. 36 aventi ad oggetto i seguenti scopi e/o usi:

- 1) traffico passeggeri;
- 2) servizi di interesse generale, compresi i servizi tecnico-nautici;
- 3) cantieristica;
- 4) diporto;
- 5) yachting;
- 6) fluviale;
- 7) pesca e acquacoltura;
- 8) formazione;
- 9) agenzie marittime, spedizionieri, autotrasportatori (uffici e aree)
- 10) lavori marittimi;
- 11) sottoservizi;
- 12) concessioni in favore di pubbliche amministrazioni;
- 13) servizi ricettivi e ricreativi;
- 14) trasporto pubblico;
- 15) trasporto/deposito merci;
- 16) parcheggi.

Alla luce della nuova Delibera dell'Autorità di Relazione dei Trasporti 242/2025, che all'art. 3 estende il campo di applicazione alle concessioni demaniali assentite ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione per la **movimentazione di merci** e per i **servizi passeggeri**, l'allegata Tabella 6 riporta – oltre agli elementi informativi sulle concessioni forniti con prot. AdSPMAS n. 7680 del 03/04/2025 (riscontro fogli MIT prot. 1844 del 17/02/2025, prot. 2684 del 06/03/2025 e prot. 3766 del 02/04/2025) – ulteriori i record di ulteriori concessioni.

## **9. Tasse portuali**

**9.1 Entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali con compilazione dell'allegata tabella (Tabella 7), con un approfondimento sull'utilizzo dei parametri adottati ai sensi del DPR n. 107/2009.**

Vedasi Tabella allegata.

# 10. Contenzioso

## 10.1 Relazione analitica sui contenziosi pendenti e quelli conclusi nell'ultimo triennio.

**Contenziosi in tema di risarcimento danni da amianto** - A partire dalla sua istituzione, la scrivente Autorità continua ad essere convenuta in un numero sempre crescente di giudizi instaurati nei diversi anni da ex lavoratori portuali o dagli eredi dei lavoratori stessi, tesi ad ottenere il risarcimento del danno patrimoniale e non patrimoniale per varie forme di malattia asseritamente causate dall'esposizione all'amianto durante lo svolgimento dell'attività lavorativa per l'appunto in ambito portuale, sotto la direzione del vecchio Ente "Provveditorato al porto di Venezia" oltre 30 anni fa.

Le richieste di risarcimento in argomento sfociano in contenziosi radicati non solo avanti al Tribunale di Venezia, Sezione lavoro per i danni *iure hereditatis*, ma anche al Tribunale Ordinario di Venezia per i danni *iure proprio*. L'esito dei contenziosi vede nella quasi totalità dei casi l'emanazione di sentenze di condanna dell'Ente, la cui legittimazione passiva viene ormai ritenuta pacifica in quanto titolare della responsabilità facente capo al datore di lavoro ex art 2087 cc.

Gli importi complessivi annui dei risarcimenti comminati sono molto elevati, arrivando a cifre che nel triennio 2023-2025 hanno superato complessivamente i 17 milioni di Euro (€ 17.722.888,00).

La giurisprudenza è consolidata nel senso di considerare pacifica la responsabilità della scrivente, in quanto subentrata in tutti i rapporti giuridici all'Autorità Portuale di Venezia che, a propria volta, era subentrata in tutti i rapporti giuridici dell'ex Organizzazione Portuale "Provveditorato al porto di Venezia", nei contenziosi in tema di danni per esposizione all'amianto.

A quelle sopra descritte si aggiungono le pretese risarcitorie derivanti dalle azioni di rivalsa dell'INAIL, che stanno altresì aumentando costantemente in numero e ampiezza del *petitum*.

A nulla è valsa sul punto l'istituzione del Fondo Vittime dell'amianto ex art. 1, c. 241, L 244/2007, essendo stabile l'orientamento della Cassazione secondo il quale è insussistente qualsiasi inammissibilità o limitazione al diritto di risarcimento per effetto della costituzione del Fondo vittime, non implicando l'istituzione di tale Fondo l'esclusione di alcuno degli altri diritti stabiliti dall'ordinamento.

L'aumento sensibile delle spese legate a queste tipologie di pretesa è problematica che interessa, come questa, anche altre Autorità di Sistema.

Quanto al numero dei contenziosi pendenti in tale materia a fine 2022 essi erano 33.

Nel corso dell'anno 2023 sono stati instaurati 9 nuovi procedimenti con un rischio di esposizione per l'AdSPMAS pari a circa € 3.600.167,00.

Nel corso dell'anno 2024 sono stati instaurati 15 nuovi procedimenti con un rischio di esposizione per l'AdSPMAS pari a circa 7.751.212,00 €.

Nel corso dell'anno 2025 sono stati instaurati 17 nuovi procedimenti con un rischio di esposizione per l'AdSPMAS pari a circa 6.371.509 €.

Si precisa che, al 31/12/2025 risultavano pendenti n. 21 contenziosi in tema di risarcimento danni da amianto.

**Contenziosi in materia civile** - Nel triennio 2023-2025 non sono stati instaurati n. 2 contenziosi civili (in grado d'appello) contro l'AdSPMAS, entrambi definiti vittoriosamente per l'Amministrazione.

Ad oggi risultano pendenti esclusivamente n. 2 contenziosi, entrambi in Cassazione, relativi a vicende risalenti ad un periodo antecedente il 2023.

**Contenziosi amministrativi** - Quanto ai contenziosi amministrativi, si dà atto che ad oggi sono pendenti avanti Giudice Amministrativo n. 14 contenziosi, instaurati contro l'AdSPMAS tra il 2023 e febbraio 2026. Solo per uno dei predetti contenziosi risulta formulata da parte ricorrente una richiesta risarcitoria per circa € 55.000.000, già rigettata in primo grado.

## 10.2 Notizie in merito ai criteri di affidamento degli incarichi di patrocinio legale a professionisti esterni.

La difesa dell'AdSPMAS nei procedimenti giudiziari è normalmente affidata al patrocinio dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Venezia, per il primo ed il secondo grado di giudizio. È noto, tuttavia, che il rapporto intercorrente tra le AdSP e l'Avvocatura dello Stato è definito di "patrocinio facoltativo", pertanto "non necessario", per cui le Autorità Portuali, così come espressamente previsto dall'art. 6 comma 7 della L. n. 84/1994 e, comunque, sulla base di valutazioni motivate riguardanti la peculiarità e complessità delle tematiche oggetto di contenzioso, possono avvalersi di professionisti esterni per l'espletamento di attività di rappresentanza e difesa in giudizio in singole cause pendenti innanzi a tutte le Magistrature, nel rispetto e in conformità ai principi di libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza, rotazione, proporzionalità, nonché di pubblicità, economicità ed efficienza.

L'affidamento dei patrocini ai professionisti esterni è disciplinato da apposito regolamento, da ultimo adottato dall'Ente con il Decreto n. 1484 del 28 novembre 2025, che tiene debitamente conto di quanto previsto dagli artt. 56 e 13, comma 5, del D.Lgs. n. 36/2023, dalla sentenza del Consiglio di Stato, Sez. V, 2 aprile 2025, n. 2776, nonché delle Linee Guida Anac n. 12/2018.

In particolare, la sentenza del Consiglio di Stato n. 2776/2025 ha stabilito che: *"Non esiste nell'ordinamento la categoria dei contratti 'estranei' al codice dei contratti pubblici, essendo contemplata unicamente quella dei contratti 'esclusi' di cui all'art. 56 d.lgs. n. 36/2023" e che "I servizi legali, pur rientrando tra i contratti esclusi dagli obblighi di evidenza pubblica per la scelta del contraente (art. 56 d.lgs. n. 36/2023), mantengono la natura di appalti pubblici";*

Ancora: *"L'esclusione riguarda esclusivamente la procedura di evidenza pubblica ma non elide la natura pubblica del contratto stipulato, che persegue un fine pubblico quale la difesa in giudizio degli interessi dell'ente".*

In ragione del nuovo regolamento, l'AdSPMAS ha rinnovato la costituzione di un elenco aperto di avvocati al fine di, eventualmente, attingere per l'affidamento di incarichi di patrocinio legale in contenziosi in materia civile, amministrativa, giuslavoristica, penale, tributaria e concernente il codice della navigazione e il diritto marittimo.

L'Elenco degli avvocati è stato formato raccogliendo le candidature fatte pervenire dai professionisti a seguito di avviso pubblico. L'Elenco è stato approvato con Decreto n. 1521 del 03.02.2026.

Quanto alla procedura di individuazione del professionista a cui affidare, eventualmente, l'incarico di rappresentanza in giudizio, l'Autorità può attingere dall'elenco, nel rispetto dei principi generali stabiliti dal richiamato art. 3 del D.Lgs. n. 36/2023 e considerando altresì:

- a. il livello di complessità della controversia;
- b. le competenze tecniche e le pregresse esperienze professionali nella materia oggetto del contenzioso, risultanti dal *curriculum vitae*;

- c. pregresso contenzioso sulla questione oggetto di affidamento;
- d. proficua collaborazione con l'Autorità in relazione alla medesima questione;
- e. la complementarità con altri incarichi attinenti alla medesima materia;
- f. il preventivo di spesa presentato in relazione al caso di specie.

La scelta dell'incaricato avviene tenuto conto del livello di complessità della controversia, del valore economico stimato dell'affidamento, dell'esperienza professionale maturata nell'ambito di specializzazione di riferimento, nonché del criterio di rotazione degli inviti ove compatibile con le esigenze da soddisfare nel caso di specie.

Di seguito si riporta una sintesi degli affidamenti formalizzati a professionisti del libero foro nel triennio 2023 – 2025:

2023→ n. 5 affidamenti esterni (n. 3 in materia amministrativa e n. 2 in materia civile);

2024→ n. 4 affidamenti esterni (n. 3 in materia amministrativa e n. 1 in materia tema di amianto);

2025→ n. 6 affidamenti esterni (n. 4 in materia amministrativa e n. 2 in materia tema di amianto).

Si segnala che altre cause civili, aventi ad oggetto richieste di risarcimento danni coperte da polizza assicurativa attivata dall'Ente, sono affidate a legali individuati dalle compagnie assicuratrici che provvedono autonomamente alla rispettiva liquidazione.