



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Determinazione del 18 maggio 2023, n. 60



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI
SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2021

Relatore: Consigliere Maria Laura Prislei

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



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 18 maggio 2023,

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

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

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

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

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

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

visto il rendiconto generale della suddetta Autorità di Sistema Portuale, relativo all'esercizio finanziario 2021, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;



CORTE DEI CONTI

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Maria Laura Prislei e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per l'esercizio 2021;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano comunicare, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, alle dette Presidenze, il rendiconto generale - corredato della relazione degli organi di amministrazione e di controllo - e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce quale parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il rendiconto generale per l'esercizio 2021 dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale - corredato dalle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il predetto esercizio.

RELATORE

Maria Laura Prislei

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci

DIRIGENTE
Fabio Marani

depositata in segreteria

INDICE

PREMESSA.....	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO	2
2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO	7
2.1 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo.....	9
3. IL PERSONALE	11
3.1 Assetto organizzativo	11
3.2 La dotazione organica e il personale in servizio.....	13
3.3 Questioni attinenti al rapporto di lavoro del personale	15
3.4 Spesa del personale.....	16
3.5 Collaborazioni esterne.....	20
3.6 Trasparenza e valutazione della <i>performance</i> amministrativa	21
3.7 Verifica dei limiti di spesa	22
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	24
4.1 Piano regolatore portuale.....	25
4.2 Piano operativo triennale.....	26
4.3 Programma triennale dei lavori pubblici	29
4.4 Interventi complementari al PNRR	30
5. ATTIVITA ISTITUZIONALE.....	36
5.1 Attività promozionale	36
5.2 Attività negoziale	36
5.3 Regolazione dei servizi c.d. ausiliari di interesse generale.....	38
5.4 Manutenzione delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione	40
5.5 Operazioni e servizi portuali e altre attività industriali e commerciali svolte nell'ambito portuale e lavoro portuale temporaneo.....	46
6. TRAFFICO PORTUALE	49
7. GESTIONE DEL DEMANIO	55
8. PARTECIPAZIONI	58
8.1 APV Investimenti S.p.A.	60

8.2 <i>Venice newport container and logistics</i> S.p.A. - Vncl.....	61
8.3 Esercizio Raccordi Ferroviari – ERF S.p.A.	61
8.4 APVS S.r.l.	62
8.5 Chioggia terminal crociere s.r.l.	63
8.6 Consorzio Formazione Logistica Intermodale - CFLI	64
9. CONTENZIOSO	65
10. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE.....	66
10.1 Dati salienti della gestione	66
10.2 Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate	66
10.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui.....	74
10.4 Conto economico	79
10.5 Stato patrimoniale.....	83
11. CONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO DELL’ADSP	88
12. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....	91

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Emolumenti e rimborsi spese organi amministrazione e controllo.....	9
Tabella 2 - Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP - 2020-2021.....	14
Tabella 3 - Spesa per il personale AdSP 2020-2021.....	18
Tabella 4 - Costo medio unitario personale.....	18
Tabella 5 - Premi erogati all'esito della valutazione della <i>performance</i>	20
Tabella 6 - Piano triennale opere pubbliche.....	30
Tabella 7 - Interventi complementari al PNRR.....	33
Tabella 8 - Spese sostenute per relazioni pubbliche (2020-2021).....	36
Tabella 9 - Procedure negoziali.....	37
Tabella 10 - Servizi di interesse generale.....	39
Tabella 11 - Spese manutenzione opere portuali.....	40
Tabella 12 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali.....	44
Tabella 13 - Opere di grande infrastrutturazione.....	45
Tabella 14 - Traffico di merci e passeggeri - Venezia.....	51
Tabella 15 - Traffico di merci e passeggeri - Chioggia.....	53
Tabella 16 - Rapporto accertamenti/entrate correnti da concessioni demaniali- incidenza.....	57
Tabella 17 - Principali saldi contabili della gestione.....	66
Tabella 18 - Andamento entrate accertate e uscite impegnate.....	67
Tabella 19 - Andamento entrate e delle uscite.....	68
Tabella 20 - Rendiconto finanziario - Parte entrata.....	71
Tabella 21 - Entrate tributarie.....	72
Tabella 22 - Redditi e proventi patrimoniali.....	72
Tabella 23 - Rendiconto finanziario - parte uscita.....	73
Tabella 24 - Residui attivi per anno di formazione.....	75
Tabella 25 - Residui passivi per anno di formazione.....	76
Tabella 26 - Situazione amministrativa e gestione residui.....	79
Tabella 27 - Conto economico (art. 38, c. 1 Regolamento amministrazione contabilità AdSP).....	81
Tabella 28 - Conto economico riclassificato ex art. 2425 Codice civile.....	82

Tabella 29 – Stato patrimoniale attività	83
Tabella 30 – Stato patrimoniale passività.....	85
Tabella 31 - Conto economico consolidato AdSP	88
Tabella 32 – Stato patrimoniale consolidato AdSP – Attivo	89
Tabella 33 – Stato patrimoniale consolidato AdSP - Passivo	89
Tabella 34 – Stato patrimoniale consolidato AdSP. Dettaglio composizione e rettifiche della voce debiti.....	89

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 – Assetto organizzativo	12
Figura 2 – Assetto delle partecipazioni dell' AdSP	60

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, sul risultato del controllo eseguito, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2021 dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, già Autorità Portuale di Venezia, nonché sulle vicende di maggior rilievo successivamente intervenute.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2020, è stato approvato con determinazione n. 131 del 2 dicembre 2021 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n.507.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

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

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

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

Il quadro normativo di riferimento ha già formato oggetto di dettagliata esposizione nei precedenti referti ai quali si fa qui rinvio.

Nel referto dello scorso esercizio, in particolare, sono state evidenziate le molteplici misure di sostegno al settore portuale, finalizzate a compensare i danni derivanti dalla pandemia da “Covid-19,” che hanno avuto impatto sulla gestione dell’Ente. Si sottolinea comunque come siano state prorogate anche nel 2021 alcune delle misure introdotte dallo Stato per mitigare gli effetti economici della crisi e ne siano state introdotte di nuove. Riepilogando, resta confermata nel 2021, ai sensi dell’art. 4 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 del 2021 convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, la riduzione dei canoni demaniali già prevista nel 2020 ai sensi dell’art. 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77; la riduzione dei canoni demaniali da riconoscere nel 2021 al Gestore del Terminal Crociere ai sensi del decreto-legge 20 luglio 2021,

n. 103 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125; l'applicazione e gestione della dilazione dei pagamenti e di specifici piani di rientro; la rimodulazione delle previsioni in entrata della tassa portuale e di ancoraggio; i provvedimenti a favore delle imprese ex art. 17 della legge n. 84 del 1994, ai sensi dell' art. 199 del decreto-legge n. 34 del 2020; la deroga dei limiti di spesa per i costi Covid.

A tali misure si sono aggiunti il rifinanziamento di fondi già istituiti e gli ulteriori interventi di sostegno, a partire dal 2021, previsti dall'art. 1, cc. 662, 666, 729 e 731, legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021), nonché gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), stanziati dall'art. 1, c. 2, lett. c), del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n.101, destinati allo sviluppo di infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e all'aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche). In tale sede, il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale ha previsto investimenti per complessivi 2.860 mln. A tali risorse se ne aggiungono altre destinate a finanziare, principalmente, interventi infrastrutturali per lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali nel periodo 2021 - 2026 dalle quali, tuttavia, l'AdSP MAS non è coinvolta. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 330 del 13 agosto 2021, ha poi ripartito la somma di euro 2.860 mln tra tutte le AdSP, assegnando all'AdSP del Mar Adriatico settentrionale euro 172.450.000 riferite al fondo complementare del PNRR.

Il decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n.79 recante "Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)", ha previsto, all'art. 33, che i progetti destinati alla realizzazione di opere e impianti di elettrificazione dei porti nonché le opere e le infrastrutture connesse, necessarie o comunque indispensabili alla costruzione, alla elettrificazione e all'esercizio degli impianti stessi sono da considerarsi di pubblica utilità e caratterizzati da indifferibilità ed urgenza, e soggetti ad una autorizzazione unica, rilasciata dalla regione competente, all'esito di una conferenza di servizi, promossa dall' Autorità di Sistema Portuale o dalla regione, nel rispetto delle normative vigenti in materia di tutela dell'ambiente, di tutela del paesaggio e del patrimonio storico-artistico.

Con il decreto-legge n. 121 del 2021, è stato modificato l'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii, e semplificati gli strumenti di programmazione, ora individuati essenzialmente

nel documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) e nel Piano regolatore portuale (PRP).

La recente normativa ha posto in evidenza come il sistema portuale in generale rappresenti un settore di rilievo strategico per l'economia nazionale e lo sviluppo del Paese, venendo a costituire un asse portante della politica della mobilità in Italia, anche in connessione con le reti intermodali europee, oltre che volano delle iniziative economiche che coinvolgono le aree urbane e suburbane in cui i porti insistono, come si evince dalle indicazioni programmatiche contenute nei documenti annuali di finanza pubblica, anche degli esercizi più recenti, e da ultimo dalle linee di riforma e di intervento contenute nel PNRR, adottato dall'Italia ai sensi del Regolamento Ue n. 2021/241 ed approvato dalla Commissione europea.

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

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

La materia delle concessioni del demanio portuale è stata di recente ridefinita normativamente, con la integrale sostituzione del testo dell'art. 18 della legge n. 84 del 1994 ad opera dell'art. 5, c.1, legge 5 agosto 2022 n. 118, in vigore dal 27 agosto 2022. Il nuovo testo ha previsto l'emanazione, entro novanta giorni dall'entrata in vigore, di un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, volto a definire i criteri per l'assegnazione delle concessioni, l'individuazione della loro durata, l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo, i limiti nella quantificazione dei canoni a carico dei concessionari, nel rispetto del principio di concorrenza. Il decreto interministeriale MIT - MEF di che trattasi è stato emanato il 28 dicembre 2022.

Con specifico riferimento all'AdSP MAS, si segnala il decreto-legge 16 giugno 2022 n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108 con il quale è stata aggiornata la normativa riguardante l'Autorità per la laguna di Venezia, (denominata "Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato delle Acque"), chiamata, nel rispetto dei principi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, ad approvare il nuovo Piano morfologico della Laguna di Venezia, da aggiornare ogni sei anni, finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di *deficit* sedimentario e di degrado del bacino lagunare. Nelle more dell'avvio dell'operatività dell'Autorità predetta, il Piano è approvato dal Provveditorato interregionale. Per completezza va richiamato anche il decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 maggio 2021, n. 75 con il quale è stata prevista l'indizione, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico settentrionale, di un concorso di idee, volto a raccogliere proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di punti di attracco utilizzabili dalle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40 mila tonnellate e dalle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici. Il bando di cui sopra è stato pubblicato il 29 giugno 2021. Gli atti posti in essere dall'Autorità per l'indizione del concorso di idee di cui sopra sono stati oggetto di ricorso da parte di una società innanzi al TAR Veneto. L'impugnativa è stata accolta con sentenza n. 612 del 26 aprile 2022, successivamente impugnata davanti al Consiglio di Stato, dall'AdSP, con decreto presidenziale n. 779 del 14 giugno 2022.

Il decreto-legge 20 luglio 2021, n.103 convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n.126, ha introdotto disposizioni per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna, stabilendo la limitazione del transito delle grandi navi a tutela delle sue vie d'acqua urbane di interesse culturale (bacino di San Marco, canali di San Marco e della Giudecca). Il provvedimento è volto anche ad assicurare la continuità produttiva di stabilimenti di interesse strategico nazionale e la salvaguardia dei livelli occupazionali, mediante la previsione di specifiche misure di sostegno al reddito.

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

Per quanto riguarda il tema già messo in evidenza nei precedenti referti relativo agli aiuti di Stato, che le AdSP riceverebbero sotto forma di esenzione dalla tassazione (Aiuto di Stato SA.38399 (2018/E), va ricordata la decisione del 4 dicembre 2020 della Commissione UE, che ha censurato l'esenzione dall'imposta sulle società di cui beneficiano gli scali nazionali, richiedendo di allineare il sistema fiscale italiano alle norme UE in materia di aiuti di Stato, e che è stata impugnata il 29 marzo 2021 davanti la Corte di Giustizia UE da tutte le AdSP. Al fine di risolvere la questione, l'art. 4-bis, c. 1, decreto-legge n. 68 del 2022, ha modificato l'art. 6, c. 9-bis della legge n. 84 del 1994, e chiarito che le AdSP rientrano fra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES). Tuttavia il successivo comma 9-ter ha precisato che l'attività autoritativa di prelievo delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali non costituisce esercizio di attività commerciali, bensì di funzioni statali. Pertanto, in base alla legislazione nazionale vigente solo i canoni percepiti dalle AdSP in relazione alle concessioni demaniali e alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali sono considerati redditi diversi e, quindi, assoggettati all'Ires. Tali disposizioni hanno effetto a decorrere dal 1° gennaio 2022 e sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

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

Organi di amministrazione

Il Presidente ed il Comitato di gestione delle AdSP sono nominati per un quadriennio rispettivamente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con decreto del Presidente dell'AdSP stessa. Componenti del Comitato di gestione dell'AdSP MAS sono il Presidente dell'Autorità, il Direttore marittimo del Veneto, il Comandante del Porto di Chioggia, un rappresentante della Città metropolitana di Venezia e un rappresentante della Regione Veneto.

Al Comitato di gestione, il decreto legislativo. n. 169 del 2016 ha assegnato le competenze circa adozione del Piano regolatore di sistema portuale, del Piano operativo triennale (che individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche), nonché del bilancio di previsione, delle note di variazione e del conto consuntivo. Lo stesso organo predispone, su proposta del Presidente dell'AdSP, il regolamento di amministrazione e contabilità dell'Ente; approva la relazione annuale sull'attività, esprime i pareri in merito alle concessioni demaniali; autorizza le imprese portuali allo svolgimento delle attività; delibera sulla dotazione organica dell'Ente e sul recepimento degli accordi contrattuali e, non ultimo, su proposta del Presidente dell'AdSP, nomina il Segretario generale.

Come dettagliatamente esposto nel precedente referto, l'Ente ha vissuto nel 2020 un periodo di commissariamento che si è concluso nel 2021 con la nomina del Presidente con decreto ministeriale n. 224 del 28 maggio 2021 e del Comitato di gestione con decreto presidenziale n. 662 del 31 agosto 2021.

Per quanto riguarda i compensi, al Presidente nel 2021 è stato corrisposto un emolumento pari a euro 137 mila (138 mila nel 2020) ed al Commissario straordinario euro 81 mila (euro 78 mila nel 2020), più rimborsi spese pari, per entrambi, a euro 13 mila (euro 34 mila nel 2020); a carico dell'Ente restano anche i contributi previdenziali per euro 30 mila. Al Comitato di gestione spettano solo gettoni di presenza - quantificati in euro 30 a seduta *pro capite*, in coerenza con l'art. 3 del decreto ministeriale 16 dicembre 2016, n. 456 - e i rimborsi spese. Per tale voce nel

rendiconto finanziario gestionale del 2021 risultano impegni per euro 1.324 (709 nel 2020).

Collegio dei revisori dei conti

Il Collegio dei revisori dei conti in carica per l'esercizio in esame, - composto da tre membri effettivi e tre supplenti, tutti iscritti all'albo dei revisori legali dei conti - era stato nominato con decreto Mit del 20 giugno 2017 per il quadriennio 2017-2021. Il nuovo Collegio dei revisori è stato nominato con decreto Mims n. 427 del 28 ottobre 2021 per il quadriennio a decorrere dal 15 novembre 2021. Il Mit, nelle more del perfezionamento del decreto interministeriale di cui all'art. 13, comma 2, del decreto legislativo. n. 169 del 2016 che avrebbe dovuto stabilire la misura dei compensi, ha confermato per il Collegio il trattamento di missione e le indennità di carica secondo le percentuali indicate nel d.m. del 18 maggio 2009, n. 412, rapportate cioè al compenso spettante al Presidente dell'Autorità portuale, nella misura dell'8 per cento quanto al Presidente del Collegio, del sei per cento per i componenti effettivi, dell'1 per cento per i componenti supplenti. In dettaglio, è stata prevista in euro 18.400 l'indennità di carica per il Presidente, in euro 13.800 quella per i componenti effettivi del Collegio ed in euro 2.300 quella per i componenti supplenti. In ordine a tale ultimo emolumento, non legato ad attività effettivamente svolte, questa Corte richiama le osservazioni già formulate nei precedenti referti.

Peraltro, con d.p.c.m. 23 agosto 2022 n. 143 sono stati determinati i compensi, i gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai componenti gli organi di amministrazione e controllo degli enti pubblici secondo un criterio di gradualità che tiene conto delle dimensioni economico-patrimoniali degli enti, della complessità gestionale degli stessi, del ruolo e del numero degli organi. I nuovi importi dovranno essere applicati a partire dai prossimi rinnovi¹. Dal rendiconto finanziario gestionale relativo all'esercizio in esame risultano impegni per indennità di carica e rimborsi spese per i membri del Collegio dei revisori dei conti pari a complessivi euro 59.031 (euro 69 mila nel 2020). Ai componenti del Collegio dei revisori dei conti con residenza anagrafica in un Comune diverso da quello nel quale l'Ente ha sede principale o rispetto a quello ove vengono svolte le riunioni è riconosciuto lo stesso trattamento di missione previsto per i dirigenti dell'Ente.

¹ L'art.5 del D.p.c.m. n.143 del 2022 stabilisce che al fine dell'applicazione del criterio di gradualità nella determinazione dei compensi, gli enti sono ordinati in cinque classi dimensionali e la cui attribuzione viene effettuata sulla base di quattro indici economici: valore della produzione, patrimonio netto, attivo e spesa sostenuta per il personale. Sulla base dei suddetti indici, l'AdSP MAS rientra nella quarta classe dimensionale.

2.1 Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo

Nel prospetto che segue è riportata, distintamente per gli esercizi finanziari 2020 e 2021, la spesa impegnata per i compensi e rimborsi spese agli organi di amministrazione e controllo.

Tabella 1 - Emolumenti e rimborsi spese organi amministrazione e controllo

DESCRIZIONE	2020	2021	Var. ass.	Var. %	Incid.
Compensi Presidente	137.876	136.865	-1.011	-0,73	42,55
Rimborsi spese Presidente	25.829	12.172	-13.657	-52,87	3,78
Contributi INAIL (Presidente)	46	48	2	4,35	0,01
Contributi INPS (Presidente)	23.517	30.406	6.889	29,29	9,45
Compensi Commissario Straordinario	78.505	80.787	2.282	2,91	25,12
Rimborsi spese Commissario Straordinario	8.312	1.014	-7.298	-87,80	0,32
Contributi INAIL (Commissario)	37	0	-37	-100	0,00
Contributi INPS (Commissario)	1.252	0	-1.252	-100	0,00
Gettone di presenza e oneri accessori Comitato Portuale	709	880	171	24,12	0,27
Rimborsi spese Comitato portuale	0	444	444	100	0,14
Compensi e oneri accessori Collegio dei revisori	59.089	56.482	-2.607	-4,41	17,56
Rimborsi spese Collegio revisori conti	10.000	2.549	-7.451	-74,51	0,79
TOTALE	345.172	321.647	-23.525	-6,82	100

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP MAS

La riduzione a livello complessivo va essenzialmente ricondotta alle minori spese per missioni, essendo l'intero esercizio, per le note ragioni connesse all'emergenza pandemica, interessato da modalità di interazione a distanza.

Per quanto riguarda l'indennità di trasferta - soppressa con carattere di generalità per tutte le amministrazioni pubbliche dall'art. 1, c. 214 della legge 23 dicembre 2005, n. 266 - si conferma ancora una volta, di non poter condividere l'interpretazione adottata a suo tempo, dal Mef e dal Mit e suffragata peraltro, anche dalla circolare n. 6339 del 7 marzo 2018, nella quale si esprime l'avviso che *"Per quanto riguarda l'istituto dell'indennità di trasferta, anche a seguito della recente riforma portuale, che sottopone codesti enti all'osservanza dei principi contenuti nel titolo I del decreto legislativo. n. 165/2001 e s.m.i., in vigore dell'attuale CCNL applicabile al personale delle Autorità di Sistema Portuale, esso non appare né cessato né innovato sia per dipendenti che per dirigenti"*.

In particolare, non si condivide la motivazione dei suddetti ministeri in quanto la riduzione dell'indennità di trasferta non attiene al profilo ordinamentale degli enti di che trattasi ma è espressione di un obiettivo intento di contenimento della spesa, corollario di principi generali

di coordinamento di finanza pubblica e che, quindi, va osservato da tutti gli enti che concorrono al consolidamento dei conti pubblici.

Organismo di partenariato della risorsa mare

Per completezza di informazione va citato l'Organismo di partenariato della risorsa mare, istituito a norma dell'art. 11 bis della legge n. 84 del 1994, il quale, pur non facendo parte degli organi dell'AdSP, è chiamato a svolgere funzioni di confronto partenariale, sia nella fase di programmazione sia in quella di attuazione. In particolare, l'Organismo è chiamato ad esprimersi in ordine all'adozione del Piano regolatore di sistema portuale e del Piano operativo triennale, alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'operatività del porto, al progetto di bilancio preventivo e consuntivo ed alla composizione degli strumenti a disposizione del Comitato portuale ex art. 9, c. 5, lettera l) della citata legge n. 84 del 1994.

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

3. IL PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

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

In via generale l'Ente ha continuato, in sede di prima applicazione del decreto legislativo. n. 169 del 2016, ad utilizzare le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili. Con decreto del Commissario straordinario n. 602 del 6 maggio 2021, l'Ente ha poi disposto la ridefinizione dell'organizzazione degli uffici della Segreteria tecnico-operativa e la ricognizione delle competenze e degli incarichi conferiti al personale. Della nuova dotazione organica si dirà più avanti.

Segretariato generale

Al vertice amministrativo della Segreteria tecnico - operativa è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente. Ai sensi del decreto legislativo. n. 169 del 2016, per l'individuazione di tale figura che deve contemperare profili fiduciari e di imparzialità, e deve tenere conto dei requisiti generali previsti per l'accesso alla dirigenza pubblica, è prevista una procedura selettiva² ed il possesso di comprovata esperienza manageriale o di qualificazione professionale nel settore e nelle materie amministrativo-contabili³.

Il Segretario generale, già nominato nel 2017, è stato assunto con contratto di lavoro a tempo determinato di durata quadriennale con contestuale collocamento in aspettativa senza assegni in quanto già dipendente dell'Ente a tempo indeterminato con qualifica dirigenziale. Con delibera n. 10 del 10 settembre 2021 il Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'AdSP, ha nominato il nuovo Segretario generale per il successivo quadriennio, previa

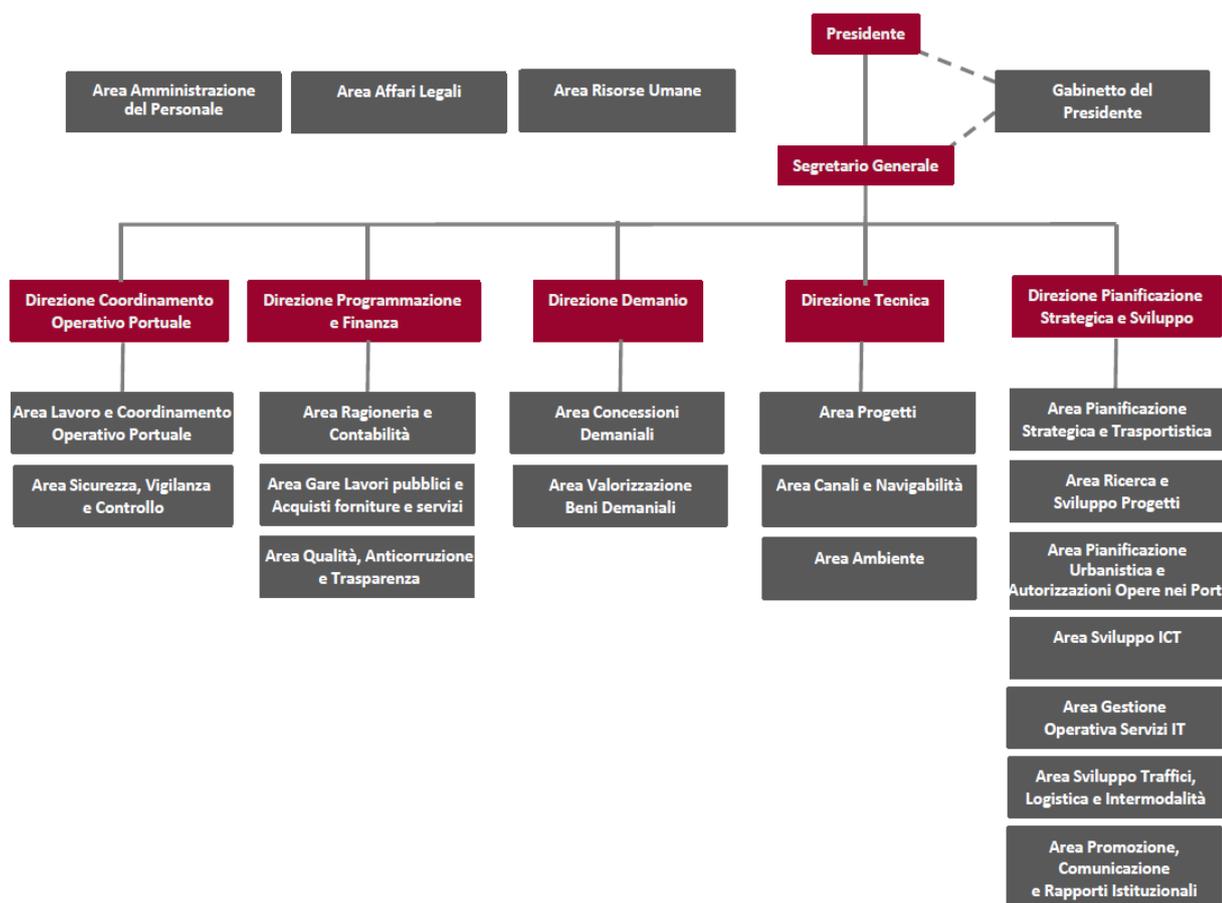
² L'art. 7 c. 5 del d.lgs. n. 169/2016 dispone: "Le AdSP adeguano i propri ordinamenti ai predetti principi e adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale dirigenziale e non dirigenziale nel rispetto dei principi di cui all'art. 35, c. 3, del medesimo decreto legislativo. I medesimi provvedimenti disciplinano, secondo criteri di trasparenza ed imparzialità, le procedure di conferimento degli incarichi dirigenziali".

³ Il d.lgs. n. 169 del 2016 ha espunto la figura del Segretario generale dagli organi istituzionali disponendo che il nuovo Segretario generale è nominato dal Comitato di gestione, su proposta del presidente dell'AdSP ed è soggetto all'applicazione della disciplina dettata in materia di responsabilità dirigenziale, incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'art. 53 del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e del d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39, nonché sui limiti retributivi di cui all'art. 23-ter del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 214 del 2011. Il contratto di diritto privato stipulato dal Segretario generale si conforma alla contrattazione collettiva di riferimento delle AdSP.

verifica del possesso dei requisiti di cui sopra.

L'assetto organizzativo dell'Ente è riportato nella figura seguente.

Figura 1 - Assetto organizzativo



Fonte: AdSP

Sportello unico amministrativo (SUA)

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

Attraverso il SUA l'AdSP è chiamata a svolgere la strategica funzione di fornitore di servizi

efficienti ad un novero molto ampio di potenziali portatori di interesse del territorio e di semplificazione amministrativa nella promozione degli insediamenti produttivi.

Con delibera n.10 del 24 settembre 2021, il Comitato di gestione ha approvato il regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo, secondo le Linee Guida approvate dal Ministero vigilante.

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

3.2 La dotazione organica e il personale in servizio

Come già evidenziato la struttura organizzativa, a partire dal decreto Presidenziale n. 44 del 2017, è stata oggetto di rivisitazioni negli anni 2018, 2019, 2020 e 2021.

La pianta organica vigente per quasi tutto il 2021 è rimasta - nonostante il subentro della nuova Autorità di Sistema Portuale, le intervenute modifiche organizzative e la necessità di adeguamento al piano dei fabbisogni - ancora quella approvata con delibera dell'allora Comitato portuale del 18 giugno 2009 per l'ex Autorità portuale di Venezia. Infatti, solo con la delibera n. 14 del 12 novembre 2021, il Comitato di gestione ha adottato una nuova pianta organica unitaria, approvata dal MIMS il 19 novembre 2021, che prevedeva complessivamente n. 100 unità di personale (il Segretario generale, 6 unità con qualifica dirigenziale, 31 unità con qualifica di quadro e 62 unità impiegatizie di varia qualifica).

Con la conferenza di servizi del 16 novembre 2021, avente ad oggetto "la definizione delle modalità di subentro ex decreto legislativo. n. 169 del 2016 di AdSP MAS nella gestione del porto di Chioggia, in relazione ai fabbricati portuali insistenti su aree demaniali, intestati alla CCIAA ed in uso ad A.S.Po., nonché in relazione ai dipendenti in forza presso A.S.Po.", le Amministrazioni partecipanti hanno individuato un percorso amministrativo condiviso per il subentro di AdSP MAS nella gestione del porto di Chioggia. Su quanto deliberato nella citata

conferenza il Dipartimento della Funzione Pubblica si è espresso positivamente in data 23 novembre 2021; con delibera n. 1 del 27 gennaio 2022, il Comitato di gestione ha incrementato l'organico della Segreteria tecnico operativa (approvato dal MIMS con nota prot. n. 2901 del 31 gennaio 2022), per tener conto, appunto del subentro dell'AdSP nelle attività già in capo all'Azienda speciale per il porto di Chioggia - A.S.Po., inclusa la presa in carico della dotazione di personale di detta Azienda.

A decorrere dal mese di febbraio 2022 il personale dipendente di A.S.Po. è stato assunto, con contratto di lavoro a tempo indeterminato presso AdSP MAS. Si tratta complessivamente di n. 5 risorse, per un onere complessivo di circa 275.000,00 di euro.

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

Per completezza va detto che con delibera n.9 del 27 giugno 2022 (approvata dal MIMS con nota prot. n. 21478 del 5 luglio 2022), il Comitato di gestione ha ulteriormente modificato la pianta organica, prevedendo l'incremento di n. 1 unità di 3° livello presso l'Area pianificazione e autorizzazione opere nei porti e la contestuale diminuzione di n. 1 unità di 1° livello.

Tabella 2 - Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP - 2020-2021

	Pianta organica (delibera n. 6 del 2009)	in servizio al 2020		Pianta organica (delibera n. 14 del 2021)	in servizio al 2021	
		Tempo indeterminato	Tempo determinato		Tempo indeterminato	Tempo determinato
Segretario generale	1		1	1		1
Dirigenti	5	5*		6	4	
Quadri	31	25		31	24	
Impiegati	55	55	1	62	56	2**
Totale	92	85	2	100	84	3

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

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

Fonte: AdSP MAS

3.3 Questioni attinenti al rapporto di lavoro del personale

L' art. 6, comma 5, della legge n. 84 del 1994 nella formulazione successiva alla novella del 2016 (decreto legislativo. n. 169 del 2016) dichiara applicabili alle AdSP i principi di cui al titolo I del decreto legislativo. 30 marzo 2001, n. 165. Le AdSP, pertanto, non possono assumere personale con modalità privatistiche, essendo anch'esse soggette all'obbligo di selezionare i propri dipendenti mediante concorso e tenendo conto dei requisiti richiesti per l'accesso alle diverse qualifiche.

L'AdSP, come evidenziato nei precedenti referti, dispone sia di un proprio Regolamento per il reclutamento del personale, emanato con decreto n. 68 del 2 febbraio 2018 e utilizzato per la predisposizione di bandi di conferimento degli incarichi dirigenziali e la copertura di varie qualifiche e profili professionali vacanti in pianta organica, sia di un Regolamento per le progressioni interne di carriera.

L'Ente, nel corso del 2021, ha proseguito con l'organizzazione del lavoro anche in modalità agile, secondo i principi definiti nel Piano organizzativo del lavoro agile (POLA) adottato con decreto n. 587 del 2021.

L'AdSP ha provveduto alla pubblicazione delle informazioni concernenti i compensi percepiti dai propri dipendenti ai sensi dell'articolo 53 del decreto legislativo. n. 165 del 2001 e dell'articolo 18 del decreto legislativo. 14 marzo 2013, n. 33. Si sottolinea che in alcuni casi non è indicato il compenso perché in "attesa di comunicazione" da parte del dipendente. Si invita l'Ente al completamento delle informazioni, ove ancora mancanti.

3.4 Spesa del personale

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

Le parti stipulanti hanno convenuto di definire, a decorrere dal 1° gennaio 2022, un sistema di contribuzione in capo ai datori di lavoro finalizzato alla costituzione di un fondo di accompagnamento all'esodo. Nell'ambito dell'art. 21 del CCNL viene modificato il meccanismo di confronto in caso di mancato accordo aziendale in relazione al riconoscimento della retribuzione accessoria. Per quanto riguarda la parte economica, si evidenziano le seguenti dinamiche: un incremento mensile a decorrere dal 1° ottobre 2021 ed un importo onnicomprensivo "*una tantum*" ai lavoratori in servizio, identico per tutti i livelli, di importo complessivo di 100 euro, corrisposto nel mese di maggio.

Durante l'anno 2021, non essendo stata definita la contrattazione di secondo livello, è stato ancora applicato l'accordo contrattuale siglato il 19 ottobre 2018, avente validità per l'anno 2018 ma che, prevedendo il tacito rinnovo, è rimasto operativo anche successivamente.

Gli emolumenti variabili al personale sono stati rappresentati in due distinti capitoli di spesa: i c.d. "oneri variabili al personale dipendente" e quelli da "contrattazione decentrata". I primi si attestano complessivamente ad euro 446.553 e consistono in premi di produzione "sulla base del lavoro svolto", erogati in anticipazione mensile per euro 173.146 e conguaglio annuale pari

a zero⁴, in compensi per lavoro straordinario pari a euro 47.906, nonché in incentivi per la progettazione per euro 225.500.

Si sottolinea come non appaia corretta l'erogazione dei premi di produzione in anticipazione, con conguagli pari a zero, rispetto alla necessaria verifica del raggiungimento degli obiettivi.

Gli oneri da contrattazione decentrata ammontano a euro 744.211, in diminuzione rispetto al 2020 (euro 757.159) e consistono in:

- premio di reperibilità per euro 17 mila;
- premio di risultato dipendenti euro 254.895;
- premio raggiungimento obiettivo area dipendenti per euro 75.924;
- premio raggiungimento obiettivi dirigenti (euro 94.708);
- conguaglio premio raggiungimento obiettivi dipendenti pari a zero;
- conguaglio premio risultato anni pregressi (euro 16.716);
- trattamento onnicomprensivo di polivalenza dipendenti (euro 210.888);
- welfare aziendale (euro 74.000).

L'Organismo Indipendente di valutazione (Oiv) il 18 marzo 2022 ha validato le *performance* relative a tale voce del 2021 alla luce della relazione presentata dall'Ente.

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

L'Ente dichiara che nel corso del 2022 è stata avviata l'interlocuzione con le parti sindacali, al fine di stipulare una contrattazione di secondo livello con diretto coinvolgimento del Collegio dei revisori, il quale ha svolto un esame preliminare rilevando che i capitoli (ovvero "oneri derivanti dalla contrattazione decentrata o aziendale" e "altri oneri per il personale") risultano complessivamente non sufficienti a dare copertura agli oneri previsti.

⁴ Contrattazione di II livello - compenso connesso al miglioramento dei processi produttivi in generale e basato sul raggiungimento di determinati indici di bilancio a livello di Ente, espressione di efficienza, efficacia ed economicità. L'ammontare del premio è determinato sulla base di lavoro svolto ed erogato tramite anticipazione mensile e conguaglio annuale.

Tabella 3 - Spesa per il personale AdSP 2020-2021

Tipologia emolumento	2020	2021	Incidenza %	Δ%
Emolumenti fissi	3.262.908	3.445.884	54,48	5,61
Emolumenti variabili	318.295	446.553	7,06	40,30
Oneri da contrattazione decentrata	757.159	744.211	11,77	-1,71
Oneri da rinnovi contrattuali		19.937	0,32	100,00
Emolumenti Segretario generale	212.109	143.995	2,28	-32,11
Indennità e rimborso spese missioni in Italia	23.790	7.469	0,12	-68,60
Indennità e rimborso spese missioni estero	9.964	3.838	0,06	-61,48
Altri oneri per il personale	168.277	138.203	2,19	-17,87
Emolumenti altri*	55.000	12.833	0,20	-76,67
Spese formazione	96.886	74.724	1,18	-22,87
Oneri previdenziali, assistenziali e fiscali	1.213.371	1.287.071	20,35	6,07
TOTALE	6.117.760	6.324.718	100,00	3,38

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

Fonte: elaborazione Corte conti su dati bilancio AdSP

La tabella seguente evidenzia il costo medio unitario del personale nel 2020 e nel 2021, in base ai dati di costo, quali dettagliati in istruttoria.

L'AdSP ha confermato che gli scostamenti dei dati medi di costo sottorappresentati (euro 5.969.241) rispetto a quelli di conto economico (euro 6.675.221) ed a quelli di spesa complessiva rendicontata (6.324.719) sono da ricondurre, principalmente, ai differenti criteri di prospettazione dei costi medi

Tabella 4 - Costo medio unitario personale

Posizioni	2020				2021			
	Pianta organica approvata	Copertura effettiva organico	Costo annuo	Costo medio unitario	Pianta organica approvata (delibera n. 14 del 2021)	Copertura effettiva organico	Costo annuo	Costo medio unitario
DIRIGENTI	5*	4	742.942	185.736	6*	3,87	881.250	227.713
QUADRI	31	23,4	1.957.355	83.648	31	24,83	2.112.488	85.078
IMPIEGATI	55	53,92	3.030.861	56.210	62	52,77	2.975.503	56.386
Totali	91	81,32	5.731.158	70.477	99	81,47	5.969.241	73.269

*Escluso il Segretario generale

Fonte: elaborazione Corte conti su dati AdSP

Per quanto riguarda la gestione dell'emergenza sanitaria da SARS CoV-2, l'Ente ha assicurato di aver posto in essere le azioni necessarie e previste dalle norme; in particolare il Medico competente è stato coinvolto nelle attività di prevenzione e protezione adottate, supportando

l'AdSP MAS nella gestione della sorveglianza sanitaria e delle varie criticità emerse.

In ordine ai recuperi delle somme stipendiali erogate in passato in difformità del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 del 2010 l'Ente ha riferito che il credito di euro 410.848 vantato a suo tempo nei confronti del personale dipendente è stato quasi integralmente recuperato e che nel 2021 residuano da recuperare soli euro 5.477 che continueranno ad essere riacquisiti ratealmente fino ad esaurimento. Tale credito è comprensivo anche del recupero, iniziato nel 2019 e attualmente in corso, nei confronti del personale cessato.

Rispetto alla restituzione delle somme riguardanti i trattamenti economici individuali (c.d. *assegni ad personam*), riconosciuti ad alcuni dipendenti che nel periodo 2011-2014 hanno svolto incarichi di direzione, coordinamento e/o di alta professionalità e specializzazione, l'Ente ha dichiarato di averne in corso il recupero dopo aver accertato (decreto n. 691 del 13 dicembre 2021), l'ammontare complessivo da recuperare in euro 35.208,25⁵.

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

Con nota del 18 luglio 2022, il Ministero vigilante, tenuto conto, tra l'altro, dell'avviso a suo tempo espresso dalla Corte dei conti (deliberazione n. 59 del 28 maggio 2019 come atualizzato nella determinazione n. 131 del 2 dicembre 2021 avente ad oggetto l'esercizio finanziario 2020),⁶ non ha condiviso quanto prospettato dall'Autorità di Sistema Portuale e di conseguenza ha ritenuto non appropriato interrompere il recupero delle somme in questione. Nei prossimi referti si darà conto dei comportamenti seguiti dall'Autorità a seguito di quanto espresso dal Ministero controllante.

⁵ Gli importi recuperati nel corso dell'anno 2021 sono pari ad euro 2.864,34; il credito residuo al 31 dicembre 2021 è pari a euro 32.343,91.

⁶ Nella determinazione n. 131 del 2 dicembre 2021 si è evidenziato che l'Ente, in sede istruttoria, aveva dichiarato di aver avviato le attività relative ai conteggi degli importi da recuperare, anche tenuto conto di quanto disposto dal decreto-legge 34 del 2020, per il quale *"le somme..., se assoggettate a ritenuta, sono restituite al netto della ritenuta subita e non costituiscono oneri deducibili"*.

Tabella 5 – Premi erogati all’esito della valutazione della performance

Descrizione	2020			2021			Δ%
	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	
Segretario generale	1	1	29.190	1	1	7.856	-73,09
Dirigenti	4	4	65.518	4	5	78.753	20,20
Quadri	25	24	135.217	24	25	148.103	9,53
Impiegati	56	56	195.603	56	56	214.164	9,49
Totale	86	85	425.527	85	87	448.876	5,49

Fonte: AdSP

3.5 Collaborazioni esterne

Pur non risultando imputazioni di somme sul capitolo di spesa per “consulenze e altre analoghe prestazioni professionali”, in sede istruttoria è emerso che l’Ente si è avvalso di professionalità esterne. La spesa è stata nell’anno di complessivi euro 50.800 (48.500 nel 2020) dei quali circa 44 mila a valere sul capitolo di bilancio relativo alla partecipazione a progetti europei, nazionali e regionali, ovvero incarichi svolti nell’ambito di progetti specifici che non gravano su risorse proprie dell’Ente. Nel corso del 2021 sono stati stipulati due nuovi contratti di collaborazione coordinata continuativa per la gestione, rendicontazione e sviluppo di progetti il cui onere è stato finanziato con i Fondi strutturali e d'investimento dell’Unione Europea.

Sono stati inoltre conferiti incarichi dall’Area Affari legali concernenti per lo più perizie e consulenze per complessivi euro 111 mila (342 mila nel 2020). In sede istruttoria l’Ente ha riferito che i criteri di scelta per gli incarichi dell’Area legale, attengono alla particolare natura dell’incarico, alla specificità delle competenze, al rapporto fiduciario, alla connessione oggettiva e/o soggettiva dei contenziosi, secondo un criterio anche di alternanza/rotazione laddove possibile. Si ritiene opportuno che l’Autorità ponga in essere iniziative volte a regolamentare gli affidamenti che al momento appaiono essenzialmente assegnati “*intuitu personae*” e quindi non in linea con le disposizioni del decreto legislativo n. 165 del 2001.

Con riferimento ai patrocini legali, l’AdSP anche nel 2021 ha fatto ricorso ad avvocati del libero foro ed ai consulenti tecnici di parte (CTP) perlopiù nelle vertenze concernenti i danni da esposizione da amianto.

3.6 Trasparenza e valutazione della *performance* amministrativa

L'AdSP è destinataria delle disposizioni contenute nella legge 6 novembre 2012, n. 190 e nei relativi decreti di attuazione e, in particolare, delle indicazioni del Piano nazionale anticorruzione (Pna), per le parti dedicate agli enti pubblici non economici.

La stessa Autorità di Sistema Portuale ha provveduto alla pubblicazione sul sito istituzionale del Piano triennale della prevenzione della corruzione e della trasparenza (PtpctpP) e delle schede *standard* predisposte dall'Anac, funzionali alla redazione della Relazione annuale⁷ sull'efficacia delle misure di prevenzione definite dal citato PTPCT.

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

Come detto, dal 2018 l'AdSP si è dotata di un Organismo indipendente di valutazione (Oiv), cui è affidato il compito di attestare l'assolvimento degli obblighi di pubblicare, validare la relazione sulla *performance* (art. 14, c. 4, lett. c), decreto legislativo. 27 ottobre 2009, n. 150, relazionare sul funzionamento complessivo del Sistema di valutazione, trasparenza e integrità dei controlli interni (art. 14, c. 4, lett. a), decreto legislativo. n. 150 del 2009).

Nel corso del 2021 l'Oiv, nominato in forma monocratica con decreto n. 651 del 28 luglio 2021, ha supportato l'Ente nel processo di definizione della metodologia (decreto n. 698/2021) e del Piano delle *performance*, monitorando il funzionamento complessivo del sistema di misurazione e valutazione, della trasparenza ed integrità, al fine della rilevazione dei risultati raggiunti relativamente alla *performance* organizzativa e della validazione della Relazione sulla *performance*.

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 653 del 29 luglio 2021 sono stati definiti gli obiettivi strategici e specifici legati al sistema di valutazione del Segretario generale e del personale con qualifica dirigenziale.

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 698 del 17 novembre 2021 è stato aggiornato il sistema di misurazione e valutazione della *performance* (SMVP), previo parere dell'Oiv.

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

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

Con decreto del Presidente n. 741 del 18 marzo 2022 è stata approvata la “Relazione sulla *performance* 2021” che è stata successivamente validata dall’Organismo indipendente di valutazione.

L’Ente ha, inoltre, provveduto alla pubblicazione sul sito istituzionale del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) 2022-2024, previsto dall’art.6 del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113. Nel piano confluiscono, in un’ottica di massima semplificazione, i seguenti atti di pianificazione:

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

3.7 Verifica dei limiti di spesa

In merito al rispetto dei limiti di spesa stabiliti per l’esercizio 2021, il Collegio dei revisori ha verificato e certificato che:

- risulta rispettata la norma di contenimento della spesa introdotta dal comma 591 dell’art. 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), ai sensi della quale non è possibile effettuare spese per l’acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio della spesa sostenuta per le medesime finalità negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018. La spesa per acquisto di beni e servizi effettuata dall’AdSP nel 2021 - al netto delle voci la cui esclusione è consentita dalla norma stessa - ammonta ad euro 6.132.164 ed è inferiore al limite di euro 6.887.029;
- per quanto riguarda le spese di parte corrente per le attività informatiche non risultano più operanti i limiti di spesa previsti per il triennio 2020-2022 dai commi 610-613 dell’art. 1 della citata legge n. 160 del 2019, disposizioni abrogate dall’art. 42 comma 9 del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 maggio 2021, n. 69;
- il limite di spesa per acquisto, esercizio e noleggio di autovetture (fissato al 30 per cento della spesa 2011) è stato osservato (spesa 2021= euro 1.380; spesa 2011 = euro 7.936).

Il Collegio ha verificato, altresì, che l’Ente ha provveduto, al versamento al bilancio dello Stato

di quanto dovuto ai sensi del citato comma 594 dell'art. 1 della legge n. 160 del 2019.

Con il mandato di pagamento n. 825 di euro 3.196 l'Ente ha infine provveduto al versamento a favore del bilancio dello Stato, previsto dall'art. 6 comma 21 del decreto-legge n. 78 del 2010, delle minori spese effettuate ai sensi dell'art. 6, comma 14 della medesima legge

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

La pianificazione strategica portuale, disciplinata dal decreto legislativo. 13 dicembre 2017, n. 232, assume come base di riferimento il Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss), che deve essere predisposto dalle AdSP in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica (Pglt) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Il citato decreto-legge n. 121 del 2021 ha apportato opportune modifiche all'art. 5 della legge n. 84 del 1994, semplificando le procedure e gli strumenti di programmazione.

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

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

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

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

18 aprile 2016, n. 50 ss.mm.ii.;

Va sin d'ora sottolineato come l'*iter* per l'adozione del Documento di pianificazione strategica di sistema, nonostante il tempo trascorso, non si sia ancora perfezionato.

4.1 Piano regolatore portuale

Attualmente l'Autorità può disporre unicamente atti di pianificazione preesistenti alla riforma così come sopra delineata, e cioè il Piano regolatore dei porti di Venezia (risalente al 1965) e quello di Chioggia (risalente al 1981) che presentano difformità evidenti con lo stato di fatto del territorio, soprattutto con riferimento al sopravvenire in alcune aree di insediamenti di tipo urbano⁸.

L'Autorità ha dichiarato che sono in corso le sottoscrizioni dei rimanenti accordi propedeutici al Documento di Pianificazione Strategica di sistema conseguentemente ai quali sarà convocata la conferenza dei servizi finalizzata alla predisposizione e approvazione del predetto documento. In particolare, la stessa Autorità riferisce di aver già provveduto a sottoscrivere appositi accordi con il Comune di Cavallino Treporti (il 1° settembre 2020) ed il Comune di Chioggia (il 18 luglio 2022). Quest'ultimo definisce il perimetro delle aree portuali e retroportuali di Chioggia, di competenza esclusiva dell'AdSP MAS e le aree di interazione porto - città, la cui competenza pianificatoria passerà al Comune.

L'accordo, inoltre, per le manifestate esigenze di parcheggi della città nelle more di una soluzione definitiva, prevede allo scopo la cessione, in via temporanea, di alcune aree portuali attualmente non operative.

A seguito della sottoscrizione di tutti gli accordi propedeutici con i Comuni territorialmente interessati l'Ente, quindi, predisporrà il DPSS nella sua forma definitiva e lo sottoporrà al parere dei diversi Comuni, all'intesa con il Ministero vigilante e alla successiva adozione da parte del Comitato di Gestione; quindi, sarà avviata la redazione dei singoli piani regolatori portuali.

Già nei precedenti referti questa Sezione aveva sottolineato i ritardi accumulati nel porre in essere documenti di così vitale importanza, anche con riferimento all'esigenza di una pianificazione integrata del territorio, la definizione dell'*iter* procedurale di adozione della

⁸ Per le aree portuali, in parte appartenenti al demanio dello Stato, è vigente apposito strumento di pianificazione (Piano Regolatore Portuale "Gottardo") approvato nel 1981 dall'allora Ministero dei lavori pubblici.

quale non appare ulteriormente procrastinabile, stante la natura strategica che essa riveste per gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale, sostenuti anche dai cospicui fondi del PNRR.

4.2 Piano operativo triennale

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

Dalla relazione al rendiconto e dal sito dell'Autorità emerge che l'ultimo aggiornamento del Piano predetto è stato approvato con delibera n. 8 del 16 dicembre 2019. Nessun aggiornamento del POT è stato poi adottato fino al 2022. A tale proposito questa Sezione ha più volte avuto modo di sottolineare i ritardi nella realizzazione delle opere, strettamente collegati al tema della salvaguardia della laguna.

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

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

- adeguamento del Canale Malamocco Marghera: si è conclusa la prima fase dello studio idrodinamico e di navigazione propedeutico alla progettazione che ha fornito le prime indicazioni per un adeguamento del canale. Tali indicazioni costituiranno l'*input* per l'avvio di una progettazione di fattibilità tecnico economica, alla luce anche della conferma di finanziamento di importo pari a 55 milioni, da parte del Ministero vigilante, a valere sul "Fondo per le infrastrutture portuali".
- Nuovo *terminal container* Montesyndial: nel novembre del 2021, con un accordo procedimentale tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'AdSP MAS, sono state assegnate a quest'ultima risorse per euro 35.150.000, a valere sul Fondo complementare del PNRR. Inoltre, con il dpcm n.1832 del 13 maggio 2022, l'opera è stata commissariata ed il Presidente dell'AdSP MAS è nominato Commissario Straordinario. Tuttavia, il Ministero per la transizione ecologica, dato il tempo trascorso - circa otto anni, dal parere di compatibilità ambientale espresso con d.m. n. 1320 del 2013 - con nota del 2 settembre

2021 ha rappresentato la necessità di procedere ad un riesame tecnico da parte della Commissione per la valutazione di impatto ambientale (VIA), per confermare il parere espresso dallo stesso Ministero. L’Autorità ha pertanto proceduto a trasmettere in data 22 aprile 2022 l’istanza di aggiornamento del giudizio di compatibilità ambientale al MITE, integrata in data 03 ottobre 2022, come da richiesta dello stesso Ministero, con la richiesta di verifica relativamente al progetto “Terminal plurimodale *offshore* al largo della costa di Venezia”. Alla conclusione delle attività istruttorie propedeutiche al presente referto le valutazioni di cui si è detto erano ancora in corso.

- Consolidamento delle sponde e delle casse di colmata del Canale Malamocco Marghera e Molo Sali: con la sigla dell’Accordo procedimentale tra MIMS ed AdSP MAS, a novembre del 2021, il progetto è stato finanziato dal Fondo Complementare PNRR, per un importo di euro 23.500.000. Risulta conclusa la progettazione esecutiva. Il bando di gara è stato pubblicato il 21 dicembre 2022, con previsione di avvio dei lavori nel corso del 2023 ed ultimazione prevista entro il 2025.

- Sovralzo Isola delle Tresse: dopo l’approvazione del progetto, il progetto ha avuto il seguente iter:

- parere della Commissione per la valutazione di impatto ambientale (*screening*) del 6 Novembre 2019;
- parere dalla Commissione di salvaguardia del 19 Dicembre 2019;
- parere dal Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche 05 Marzo 2020.

Nel corso del 2021 sono proseguiti i conferimenti dei sedimenti provenienti dagli scavi manutentivi dei canali portuali. Tuttavia, l’AdSP fa presente l’esistenza di criticità tecniche che renderebbero necessaria una modifica non sostanziale del cronoprogramma volta a lasciare inalterato il termine finale dell’opera (31 dicembre 2026) consentendo il conferimento di sedimenti anche nel 2023 ed anticipando la piantumazione delle alberature sulle aree dell’isola già disponibili a tal fine.

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

- Nuovo ponte ferroviario e Via dell’Elettricità, espletamento dell’adeguamento tecnico funzionale per la variante al Piano regolatore portuale (ex art. 5, legge n. 84 del 1994),

completamento del progetto definitivo e avvio della conferenza dei servizi. Lo sviluppo di dettaglio della progettazione e la circostanza di aumento del costo delle materie prime che ha caratterizzato l'ultimo periodo, hanno determinato un incremento del quadro economico a un importo di circa euro 15.000.000. L'intervento è finanziato dal Fondo complementare al PNRR, per un importo di euro 8.000.000, la quota eccedente tale finanziamento è a carico dell'Autorità di Sistema Portuale.

- Armonizzazione dei progetti "nuova linea ferroviaria Via dell'Elettricità-Montesyndial" e "Nodo Malcontenta", con le strategie di lungo periodo che prevedono la realizzazione di un nuovo collegamento multimodale al porto e la realizzazione di una piattaforma intermodale in area Montesyndial.
- Nuovo corridoio multimodale e piattaforma intermodale: sottoscrizione dell'accordo tra AdSP MAS, RFI, CAV, Comune di Venezia, Città Metropolitana, Regione Veneto per lo sviluppo della progettazione relativa al nuovo corridoio multimodale. Affidati incarichi per la progettazione di prefattibilità del corridoio multimodale e per la progettazione di fattibilità tecnico economica della Piattaforma.
- Sottoscrizione del verbale tra Esercizio raccordi ferroviari di Porto Marghera (ERF)/AdSPMAS/RFI, per scambio aree e binari ubicati nei pressi della stazione di Venezia Marghera scalo, attività propedeutica alla realizzazione degli interventi previsti dal protocollo "Potenziamento infrastrutturale funzionale allo sviluppo del Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale", per un importo complessivo di circa euro 20 milioni, con onere a carico di RFI.
- Accessibilità al porto commerciale di Marghera-Venezia: avviato lo studio di fattibilità per un nuovo assetto dell'accessibilità stradale e ferroviaria all'isola commerciale di Porto Marghera e dei relativi collegamenti di ultimo miglio con le reti primarie.
- L'aggiornamento del piano morfologico della laguna di Venezia, che in tanta parte condiziona i progetti di cui sopra, è stato approvato dal Comitato tecnico del Provveditorato Opere Pubbliche a dicembre del 2021. A giugno 2022, la Commissione congiunta VAS (Valutazione Ambientale Strategica) e VIA dell'allora Ministero della transizione ambientale ha valutato che tale aggiornamento non ha ottemperato alle prescrizioni imposte nel 2018 da parte del Ministero stesso di concerto con il Ministero dei beni culturali e pertanto lo ha respinto. In ogni caso, al fine di superare l'attuale

incertezza relativa al tema dei sedimenti lagunari, della salvaguardia ambientale e sviluppo economico, appare necessario che in tempi rapidi possa essere aggiornato il Protocollo sperimentale “Fanghi” siglato l’8 aprile del 1993⁹ che avrebbe dovuto avere durata annuale, anche al fine di adeguarlo alle più recenti discipline normative comunitarie e nazionali. L’Ente ha riferito che i documenti tecnici, come individuati nel corso di vari tavoli locali sono stati inviati ai Ministeri competenti nel mese di giugno 2019, ma che non sono stati fatti passi avanti nell’adozione del decreto interministeriale Mit e Mase per l’adozione del nuovo protocollo.

4.3 Programma triennale dei lavori pubblici

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

L’AdSP ha dichiarato che i Piani triennali dei lavori 2020/2022 e 2021/2023 sono stati redatti tenendo in debita considerazione quanto previsto dal citato art. 21 del decreto legislativo. n. 50 del 2016 e dal decreto legislativo. 16 gennaio 2018, n. 14 (*“Regolamento recante procedure e schemi tipo per la redazione e la pubblicazione del programma triennale dei lavori e dei relativi elenchi annuali e aggiornamenti annuali”*).

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

⁹ Il Protocollo Fanghi del 1993 definisce le possibili destinazioni in laguna (per interventi di recupero e ricostruzione morfologica) e fuori laguna, dei materiali di dragaggio classificati in quattro classi (A, B, C e oltre C) e ancora oggi costituisce l’unico riferimento per la gestione in condizioni di sicurezza ambientale dei sedimenti. L’emanazione di importanti normative ambientali sia a livello europeo sia nazionale, nonché l’aumentata disponibilità di dati e metodi scientifici per la valutazione della qualità dei sedimenti, delineano un contesto tecnico giuridico “maturo” per la messa a punto di un procedimento scientificamente aggiornato e sostenibile sul piano metodologico ed economico che superi, per la laguna di Venezia, il Protocollo Fanghi attraverso la definizione di nuove Linee guida per la gestione dei sedimenti.

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

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

Tabella 6 - Piano triennale opere pubbliche

Tipologia risorse	Piano triennale opere				
	2019-2021	2020-2022	2021-2023	2022-2024	
	(bil. prev. 2019)	(bil. prev. 2020)	(bil. prev. 2021)	(bil. prev. 2022)	Del. C.d.G. n.2 del 27/01/2022
Entrate destinazione vincolata (AdP MISE 8/01/2015 e art. 729 l. 190 del 2014)	-	-	1.771.000		77.283.268
Entrate aventi destinazione vincolata (l. 208 del 2015)	-	-			
Entrate per contrazione mutui	-	-			
Entrate da capitali privati	60.000.000	-			
Trasferimento immobili (art. 19 co. 5-ter l. n. 109 del 1994)	0	0			
Stanziamiento bilancio	58.180.000	29.830.000	49.915.737	51.270.000	32.085.000
Totali	118.180.000	29.830.000	51.686.737	51.270.000	109.368.268

Fonte: Bilancio di previsione AdSP esercizi 2018-2022

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

4.4 Interventi complementari al PNRR

Con riferimento agli interventi proposti nell'ambito Piano nazionale di ripresa e resilienza, a valere sui fondi PNRR e sul Fondo complementare, si rammenta che il 22 giugno 2021 la Commissione europea ha adottato una valutazione positiva del PNRR del nostro Paese, per un ammontare di 191,5 miliardi di euro. In tale contesto, in particolare, nell'ambito della Missione 3, sono previsti interventi per una mobilità sostenibile, tra cui, per quanto concerne i porti, la semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica e le procedure di

autorizzazione per gli impianti di *cold ironing*, l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali, l'attuazione di uno sportello unico doganale.

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

- Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera (tratto curva San Leonardo e Fusina) ed Intervento di messa in sicurezza del palancoleto della sponda nord del canale industriale sud a Marghera (finanziamento complessivo euro 27.500.000 di cui euro 5.612.245 nel 2021);
- Montesyndial - Nuovo *terminal container* (finanziamento complessivo euro 35.150.000 di cui euro 6.489.231 nel 2021);
- Nuovo ponte ferroviario su canale ovest (finanziamento complessivo PNC euro 8.000.000 di cui euro 653.120 nel 2021);
- Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera (finanziamento complessivo euro 12.000.000 di cui euro 979.680 nel 2021);
- Elettificazione banchine aree di Marghera (finanziamento complessivo euro 57.600.000 di cui euro 6.820.301 nel 2021);
- Elettificazione banchine aree di Venezia (finanziamento complessivo euro 32.200.000 di cui euro 3.812.738 nel 2021).

L'AdSP partecipa direttamente, in qualità di soggetto attuatore, alla realizzazione dei suindicati progetti inquadrabili nella Missione 3 del PNRR (Infrastrutture per la mobilità sostenibile), componente 2 (Intermodalità e logistica integrata).

Come si evince dalla tabella seguente, cinque progetti sono finanziati totalmente dal Fondo complementare al PNRR, per un importo complessivo di euro 129.300.000, mentre gli altri due progetti ("Montesyndial - Nuovo *terminal container*" e "Nuovo ponte ferroviario su canale ovest") fruiscono anche di altre fonti di finanziamento, per un importo complessivo di euro 201.505.180. Inoltre, il progetto "Nuovo ponte ferroviario su canale ovest" risulta preesistente al Piano nazionale di ripresa e resilienza e rifinanziato, successivamente, dal fondo

complementare al PNRR.

Per quanto riguarda l'utilizzo complessivo delle risorse del fondo complementare al PNRR, su un importo previsto di euro 172.450.000, risultano erogati nel 2021 euro 24.367.314.

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

Tabella 7 - Interventi complementari al PNRR

CUP	MISSIONE/COMPONENTE	INVESTIMENTO	NOME PROGETTO	IMPORTO COMPLESSIVO	IMPORTO FINANZIATO DAL PNC	IMPORTO FINANZIATO DA ALTRE FONTI	TIPO DI APPALTO	Stato avanzamento del progetto	OBIETTIVI PREVISTI AL 31.12.2022
F72E18000190005	M3C2	PUNTO 7 - Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Leonardo e Fusina	23.500.000	23.500.000		Appalto_lavori	Ricezione Offerte Appalto Integrato	NON PREVISTO
F77H21001650005	M3C2	PUNTO 7 - Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	Intervento di messa in sicurezza del palancolato della sponda nord del canale industriale sud a Marghera	4.000.000	4.000.000		Appalto_lavori	Stipula Contratto	RAGGIUNTO
F71H11000090001	M3C2	PUNTO 8 - Aumento selettivo della capacità portuale	Montesyndial - Nuovo terminal container	184.505.180	35.150.000	149.355.180	Appalto_lavori	Permessi/conf.dei servizi	NON PREVISTO
F71C18000110005	M3C2	PUNTO 9 - Ultimo/Penultimo o miglio ferroviario/stradale	Nuovo ponte ferroviario su canale ovest	17.000.000	8.000.000	9.000.000	Appalto_lavori	Verifica ex art.26, revisione progetto, validazione e approvazione progetto definitivo/esecutivo	NON PREVISTO
F71B21003920001	M3C2	PUNTO 9 - Ultimo/Penultimo o miglio ferroviario/stradale	Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera	12.000.000	12.000.000		Appalto_integrato_complesso	Sviluppo PFTE rafforzato	NON PREVISTO

F78I2100132000 1	M3C2	PUNTO 11 - Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	Elettrificazione Banchine Aree di Marghera	57.600.000	57.600.000		Appalto_integrato_compl esso	Affidamento PFTE e verifica ex art.26	NON PREVISTO
F79J2100596000 1	M3C2	PUNTO 11 - Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	Elettrificazione Banchine Aree di Venezia	32.200.000	32.200.000		Appalto_integrato_compl esso	Affidamento PFTE e verifica ex art.26	NON PREVISTO
TOTALE				330.805.180	172.450.000	158.355.180			

Fonte: AdSP

L'AdSP riferisce di aver adottato, ai fini del monitoraggio e della rendicontazione dei progetti approvati, un piano di lavoro tecnico-economico, aggiornato con cadenza settimanale, e di comunicare mensilmente al MIT lo stato di avanzamento degli interventi.

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

Nel dettaglio, si rileva che l'AdSP MAS, interessata all'intervento "Elettrificazione banchine aree di Marghera", per l'importo di 57,600 milioni di euro, ha presentato alcune carenze gestionali, di gravità non rilevante e come tali non implicanti le conseguenze di cui all'art. 11 della legge 4 marzo 2009, n. 15 e dell'art. 22 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale", convertito, con modificazioni, dalla legge n.120 dell'11 settembre 2020¹⁰.

¹⁰ Le carenze gestionali di gravità non rilevante sono rappresentate: dal disallineamento fra l'all. 1 al d.m. economia e finanze del 15.07.2021 ed atti amministrativi successivi; dalla mancata tempestiva implementazione del sistema informativo MIMS "Piattaforma"; dalle criticità correlate all' "atto normativo relativo alla semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di "Cold Ironing".

5. ATTIVITA ISTITUZIONALE

Ai sensi dell'art. 9 comma 5 lettera e) della legge n. 84 del 1994 le AdSP, sono tenute ad approvare la relazione sull'attività svolta nell'esercizio precedente entro il termine definito annualmente dal Ministero vigilante. L'AdSP ha adempiuto a tale obbligo, approvando la Relazione annuale per l'anno 2021, con delibera del Comitato di gestione n. 8 del 31 maggio 2022.

5.1 Attività promozionale

Nel 2021, l'AdSP ha proseguito nelle iniziative promozionali già intraprese nel 2020, al fine di favorire lo sviluppo del traffico portuale. L'investimento in termini di risorse economiche ricondotto alla voce di bilancio "Spese promozionali e di propaganda" - è aumentato del 63,48 per cento rispetto al 2020 (da 139.151 a 227.485 euro).

Dalla relazione illustrativa al bilancio si legge che "circa 124.000 euro sono stati investiti in attività orientate al miglioramento della reputazione del cluster portuale e alla costruzione del consenso attorno ad esso, rafforzando la relazione con i diversi stakeholder e allargandone lo spettro; circa 80.000 euro sono stati dedicati ad attività orientate al supporto del business; infine, circa 10.000 euro sono stati investiti in spazi per pubblicità ai fini istituzionali (ex art 41 Tusmar)". Si ritiene utile per il futuro delineare con maggiore concretezza le attività svolte.

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

Tabella 8 - Spese sostenute per relazioni pubbliche (2020-2021)

Descrizione	2020	2021	Δ %
Spese di pubblicità ex l. n. 67 del 87	73.044	18.292	-74,96
Spese di rappresentanza	264	1.317	398,86
Spese promozionali e di propaganda	139.151	227.485	63,48
Totale spese	212.459	247.094	16,30

Fonte: Bilancio AdSP

5.2 Attività negoziale

La seguente tabella, fornita dall'Ente in fase istruttoria, evidenzia il numero delle procedure di importo superiore a 40.000 euro complessivamente realizzate nel 2021. L'Ente stesso dichiara che molti affidamenti sono stati fatti utilizzando la normativa emergenziale per il Covid, in

particolare, il decreto-legge n. 76 del 2020.

Tabella 9 – Procedure negoziali

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d. lgs. n. 50 del 2016)	Numero totale contratti	DI CUI			Importo aggiudicazione esclusi oneri di legge	Spese sostenute nell'esercizio in esame
		Utilizzo Consip	Utilizzo MEPA	Extra Consip e MEPA		
Procedura aperta (art. 60)	2			2	1.202.695,22	115.592,94
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, c. 2 lett. a)	1			1	52.000,00	49.400,00
Affidamento diretto in adesione ad accordo quadro del convenzione (art. 3, comma 1, lett. c)	2		1	1	470.631,80	55.800,00
Affidamento diretto (art. 1, comma 2, lett. a del DECRETO-LEGGE 16 luglio 2020, n.76)	32		3	29	2.512.986,99	1.629.239,99
Procedura negoziata (art. 1, comma 2, lett. b del DECRETO-LEGGE 16 luglio 2020, n.76)	10			10	4.814.582,15	881.481,13
Altro (art.24 d.lgs. n.50 del 2016)	1			1	145.377,97	145.377,97
Totale complessivo	48	0	4	44	9.198.274,13	2.876.892,03

Fonte: AdSP

Va evidenziato il rilevante valore assoluto ed in percentuale rispetto al totale degli acquisti mediante affidamenti diretti ex art. 1, c.2, lett. a) del citato decreto-legge n. 76 del 2020 e della procedura negoziata ex art. 1, comma 2, lett. b) del medesimo decreto¹¹.

¹¹ L'art.1 comma 2, lett. a) e b) del d.l. n.76 del 2020, convertito con modificazioni dalla l. n.120 del 2020, prevede che: a)“Fermo quanto previsto dagli artt. 37 e 38 del d.lgs. n. 50 del 2016, le stazioni appaltanti procedono all'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, servizi e forniture, nonché dei servizi di ingegneria e architettura, inclusa l'attività di progettazione, di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo le seguenti modalità: a)

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

La competenza a gestire ed erogare i servizi di interesse generale spetta ora *ex lege* alle differenti autorità amministrative indicate dalle discipline di settore, ferma la valutazione che l'AdSP possa decidere di operare autonomamente nell'ambito delle proprie competenze.

L'autonomia riconosciuta alle AdSP in ordine alla individuazione dei servizi di interesse generale da erogare ha attenuato l'obbligo delle stesse di provvedere in tal senso per tutti i servizi già elencati nelle previgenti disposizioni regolamentari, salvo che non siano previsti come obbligatori da altre norme specifiche. Allo stato, perciò, l'unico servizio che le Autorità sono tenute ad assicurare è quello di derivazione comunitaria (direttiva 2000/59/CE; decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182) concernente il ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi.

Per quanto riguarda il servizio di "pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali", l'Autorità riferisce che è stata conclusa ed aggiudicata la relativa gara alla società cooperativa, già precedentemente affidataria del servizio, con decorrenza 1° Ottobre 2022 - 30 Settembre 2025, prorogabile per altri 24 mesi.

Con riferimento alla conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione, ai sensi dell'art.6, c.1 della legge n. 84 del 1994, l'Autorità riferisce di avere inoltrato, in linea con quanto disposto da ARERA, alla società fornitrice la richiesta di connessione degli utenti portuali sottesi alla rete dell'Autorità del sistema portuale per l'area di Porto Marghera. Considerati i tempi tecnici e l'esigenza di non interruzione delle attività di conduzione e manutenzione degli impianti, lettura consumi e fatturazione all'utenza, l'Ente ha ritenuto di prorogare ulteriormente la concessione di servizio in essere a tutto il 2022. Si raccomanda, in merito, una celere definizione della procedura e

affidamento diretto per lavori di importo inferiore a 150.000 euro e per servizi e forniture, ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione, di importo inferiore a 139.000 euro. In tali casi la stazione appaltante procede all'affidamento diretto, anche senza consultazione di più operatori economici, fermi restando, il rispetto dei principi di cui all'articolo 30 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e l'esigenza che siano scelti soggetti in possesso di pregresse e documentate esperienze analoghe a quelle oggetto di affidamento, anche individuati tra coloro che risultano iscritti in elenchi o albi istituiti dalla stazione appaltante, comunque nel rispetto del principio di rotazione." b)" procedura negoziata, senza bando, di cui all'art. 63 del d.lgs. n. 50 del 2016, previa consultazione di almeno cinque operatori economici, ove esistenti, nel rispetto di un criterio di rotazione degli inviti, che tenga conto anche di una diversa dislocazione territoriale delle imprese invitate, individuati in base ad indagini di mercato o tramite elenchi di operatori economici, per l'affidamento di servizi e forniture, ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione, di importo pari o superiore a 139.000 euro e fino alle soglie di cui all'art. 35 del d.lgs. n. 50 del 2016 e di lavori di importo pari o superiore a un milione di euro e inferiore a un milione di euro, ovvero di almeno dieci operatori per lavori di importo pari o superiore a un milione di euro e fino alle soglie di cui all'art. 35 del d.lgs. n. 50 del 2016. Le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui alla presente lettera tramite pubblicazione di un avviso nei rispettivi siti internet istituzionali. L'avviso sui risultati della procedura di affidamento, la cui pubblicazione nel caso di cui alla lettera a) non è obbligatoria per affidamenti inferiori ad euro 40.000, contiene anche l'indicazione dei soggetti invitati."

l'avvio di una nuova procedura concorrenziale per l'affidamento del servizio.

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

La tabella seguente evidenzia i servizi affidati dall'AdSP nel 2021 con le relative scadenze.

Tabella 10 - Servizi di interesse generale

Descrizione servizio	Soggetto affidatario	Decorrenza e termine
Servizio di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali (Decreto MTN 14 novembre 1994 - art. 1, lett. B)	Soc. Coop. Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia	1° aprile 2018 - 31 marzo 2022; 1° ottobre 2022 - 30 settembre 2025
Concessione del servizio di raccolta, stoccaggio, pretrattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi (liquami, acque di lavaggio e di sentina, nonché le acque nere) e dei residui del carico prodotti dalle navi ormeggiate nel porto di Venezia (d.lgs n. 182 del 2003 e d.m. 14 novembre 1994, emanato ai sensi del citato art. 6 della legge n. 84 del 1994, che all'art. 1, lett. b) n.	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 n. 163 del 2006 di conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione presso il Porto di Venezia ai sensi dell'art. 6, c.1 della legge n. 84 del 1994.	Veritas S.p.A.*	In proroga fino al 31/12/2022
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 maggio 2024
Servizio ferroviario	Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A.**	Concessione AdSP scaduta il 31.12.2017 e in proroga, concessione area comunale scadrà nel 2023)
Servizi informatici e telematici	APV Investimenti S.p.A.***	Scadenza 31/12/2022

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

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

***Società in house

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

In relazione a quanto sopra rappresentato, attesa l'importanza strategica di molti servizi di interesse generale per l'economia portuale, questa Corte ritiene di dover richiamare, per l'acquisizione degli stessi, i consolidati principi che impongono l'obbligo di affidamento con gara ai sensi del decreto legislativo n. 50 del 2016, ovvero mediante forme di partenariato pubblico-privato nelle quali il socio privato sia comunque selezionato attraverso procedure di evidenza pubblica. L'acquisizione in gestione diretta, anche *in house*, rimane consentita, ma previa valutazione delle condizioni più vantaggiose in termini di efficacia, efficienza ed economicità per l'ottimale erogazione del servizio a beneficio dello sviluppo produttivo e della collettività.

5.4 Manutenzione delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione

L'AdSP è tenuta ad assicurare la messa in efficienza della viabilità stradale e ferroviaria, il consolidamento dei terreni anche attraverso la costruzione di banchine, la realizzazione e il rafforzamento degli argini, l'escavo dei canali portuali, la manutenzione dei fondali, la sicurezza idraulica, la manutenzione delle parti comuni, degli impianti elettrici e di illuminazione. Le risorse necessarie per gli investimenti possono provenire, oltreché da entrate proprie dell'AdSP, anche dallo Stato, dall'Unione europea o dai privati attraverso forme di *partnership* pubblico-privato.

Nello specifico l'Ente ha evidenziato di aver provveduto, nel corso del 2021, ad eseguire varie opere di manutenzione ordinaria e straordinaria che hanno interessato canali, strade, piazzali, fabbricati, impianti elettrici e di illuminazione dei settori comuni

Nella tabella che segue sono indicate le somme impegnate per gli interventi di manutenzione ordinaria per gli esercizi 2020 e 2021.

Tabella 11 - Spese manutenzione opere portuali

Descrizione	2020	2021	Δ %
Prestazioni di terzi per manutenzioni, riparazioni, adattamenti diversi delle parti comuni in ambito portuale	3.468.227	3.131.592	- 9,71
Spese per la manutenzione ordinaria dei canali portuali ed ausili alla navigazione	1.089.162	904.173	- 16,98

Fonte: Rendiconto gestionale 2021 AdSP

Per quanto riguarda le opere di grande infrastrutturazione, tra i principali interventi finalizzati alla riqualificazione e innovazione dell'infrastruttura portuale, spiccano quelli di riconversione e riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera, oggetto di accordo di programma tra AdSP, Comune di Venezia, Regione Veneto e Mise (oggi Mimit).

Pur evidenziando i progressi progettuali degli interventi in esecuzione (3 interventi sono stati avviati, 2 sono stati aggiudicati e 8i sono in fase avanzata di progettazione), si deve constatare come i perduranti ritardi nell'attuazione degli interventi del programma di riqualificazione abbiano reso necessarie reiterate proroghe da parte del Mise del termine di scadenza dell'accordo di programma di cui si è detto, l'ultima delle quali riferita al 31 dicembre 2022¹², proroghe ritenute necessarie per consentire il completamento dei 13 interventi, di cui 5 da parte dell'AdSP, 4 della Regione Veneto e 4 del Comune di Venezia.

In sede istruttoria, come precedentemente riferito, l'AdSP ha dichiarato che *“permangono le criticità legate alla mancata acquisizione dell'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE per procedere con le successive fasi progettuali, in quanto il Dipartimento per la mobilità sostenibile del MIMS ha trasmesso, in data 8 Settembre 2021, una nota del MITE con la quale, in considerazione del tempo trascorso dall'emanazione del parere VIA, segnalava la necessità di riesame tecnico da parte della Commissione VIA di quanto contenuto nella VIA del 2013. Alla chiusura dell'istruttoria del presente referto il riesame del parere VIA da parte della Commissione Tecnica risulta ancora in corso”*.

Con d.m. n. 330 del 13 agosto 2021 il MIMS ha riconosciuto, come detto, un ulteriore finanziamento di euro 35.150.000,00 a valere sul Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza. A seguito dell'approvazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n.1832 del 13 Maggio 2022, l'opera è stata commissariata. Il presidente dell'AdSP MAS è stato nominato Commissario straordinario, ai sensi dell'art.4 del decreto-legge n. 32 del 2019. È stato avviato il servizio di progettazione definitiva, esecutiva e coordinamento per la realizzazione di un nuovo ponte ferroviario atto al completamento del sistema ferroviario portuale - Progetto CEF *“Veneto Region coordinated initiative enhancing core intermodal nodes - Veneto Intermodal”* (2018-IT-TM-0057-S). Il quadro economico di progetto ammonta a complessivi euro 8.000.000;

¹² Ai sensi dell'Atto aggiuntivo all'Accordo di programma.

Per quanto riguarda gli interventi per la messa in sicurezza del Sito di interesse nazionale di “Venezia – Porto Marghera”, in data 14 aprile 2020 è stato approvato l’accordo di programma per la realizzazione di tali interventi, sottoscritto tra il Ministero dell’ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione del Veneto e l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Tale accordo, è finalizzato alla manutenzione straordinaria di alcune banchine portuali e prevede come vincolo che gli interventi siano contrattualizzati entro il 31 dicembre 2022. Nel corso del 2021 sono state quindi redatte le progettazioni esecutive degli interventi di rettifica del voltatesta Molo Sali, delle banchine Lombardia, Trento Bolzano, della banchina Aosta e del tratto di sponda Vesta Ecoprogetto. Risulta concluso il progetto esecutivo relativo al marginamento della darsena del Canale Ovest. L’importo complessivo di questi interventi è di circa 41,7 mln finanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC).

In merito al “Nuovo *Terminal* Crociere sulla sponda nord del Canale Industriale Nord”, si evince dai documenti di bilancio che è stata avviata la progettazione di fattibilità tecnico economica in esito al finanziamento del MIT, pari ad euro 1.000.000. L’importo presunto delle opere ammonta ad euro 62.000.000.

Tra gli interventi strategici urgenti per lo sviluppo infrastrutturale e l’ottimizzazione del raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali nell’ambito della rete europea Ten-T “*MoS, Motorways of the Sea*”, vi è il riordino e riassetto dell’area *ex Alumix-Sava-Fusina* della zona industriale di Marghera, attraverso la realizzazione di un *terminal* destinato al traffico Ro-Ro-Pax la cui esecuzione è stata affidata, in attuazione della legge 30 novembre del 1998, n. 413, alla concessionaria *Venice Ro-Port MoS S.c.p.a.*¹³.

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

¹³ La società Venice Ro-Port-Mos scpa è un concessionario impegnato in un *project financing* avente ad oggetto la costruzione e gestione di un *terminal* portuale per navi traghetto (RoRo, Ro Pax). Il Collegio dei revisori dei conti dell’AdSP ha riferito, in particolare, che “in data 29/07 /2010, APV e *Venice New Port Scarl* sottoscrivevano il contratto di concessione *ex art. 153* del d.lgs. n. 163 del 2006. Parte integrante di detto contratto è anche un Piano economico finanziario che prevedeva: investimenti privati per oltre euro 195 milioni, un traffico medio di 850 navi a partire dal primo anno di gestione; un traffico massimo potenziale (numero medio navi l’anno) di 1800 navi”.

convenuti, fatto rilevato anche dal Collegio dei revisori dei conti dell'AdSP con verbale del 26 marzo 2020.

In risposta alla nota istruttoria della Corte, il Collegio ha inoltre evidenziato che *"l'AdSP ha sempre contestato la fondatezza delle eccezioni altrui, rilevando gli inadempimenti della concessionaria (oltre al mancato pagamento dei canoni), quali in particolare il ritardo sul cronoprogramma dei lavori"*. L'Autorità, tuttavia, ha sottoscritto gli atti aggiuntivi all'accordo concessorio originario, nella considerazione del valutato maggior interesse pubblico al permanere del contratto rispetto ad una sua risoluzione. A seguito della sottoscrizione dell'Atto aggiuntivo n. 2, il concessionario è tenuto a realizzare investimenti per complessivi euro 138.914.517 di cui euro 100.116.504,87 per lavori (escluso il parcheggio multipiano e gli oneri di progettazione), da completare secondo il cronoprogramma contrattuale. Nello specifico l'Autorità ha fatto presente che al 31 marzo 2021 risultano realizzati lavori per euro 84.826.748 pari al 84,73 per cento dell'importo lavori sopra citato, così come emerge dalla relazione del RUP del concedente. I lavori rimanenti sono stati come da cronoprogramma e PEF allegati all'atto aggiuntivo n.2 così programmati:

- euro 15.289.756,64 da realizzare entro il 2023;
- euro 32.970.713 per realizzazione del parcheggio multipiano e opere complementari da realizzare entro il 2033. L'eventuale mancata realizzazione del parcheggio multipiano comporterà automaticamente la riduzione della durata della concessione (da 50 a 40 anni).

Rispetto a quanto riportato nella relazione del RUP in data 31 marzo 2021, è stato emesso un ulteriore stato di avanzamento dei lavori a tutto il 31 maggio 2021 che attesta una ulteriore spesa di euro 2.439.419,21 nel periodo compreso tra il 31 marzo 2021 ed il 31 maggio 2021. Ne deriva un importo dei lavori realizzati per euro 87.266.167,44 corrispondente al 87,16 per cento dell'importo totale dei lavori stessi.

Alla luce di tutto quanto sopra, il Concessionario ha richiesto con nota prot. AdSP MAS n. 11172 del 19 luglio 2021 la liquidazione del contributo pubblico di cui all'atto aggiuntivo n. 2, nella misura di euro 7.000.000.

Le garanzie fideiussorie contrattualmente dovute dal concessionario, ai sensi del citato atto aggiuntivo n. 2, a pena di risoluzione per inadempimento e decadenza dalla concessione, sono state presentate solo a seguito di diffida dell'AdSP del 1° marzo 2021. Va aggiunto che il credito dell'Ente verso *Venice Ro Port Mos* rappresenta il 18,9 per cento rispetto al totale dei crediti per

canoni di concessione delle aree demaniali i cui tempi di riscossione in sede di rinegoziazione del contratto sono stati ulteriormente spostati in avanti dall'Ente portuale.

Dai documenti di bilancio emerge che il Direttore Lavori ed il RUP dell'Amministrazione hanno concordato *"che il ritardo non è imputabile al Concessionario, bensì è frutto di una non congrua e puntuale previsione contrattuale, in quanto tecnicamente non perseguibile nei tempi proposti e peraltro non significativa nei rapporti contrattuali"*.

Sulla base di tali considerazioni, AdSP MAS ha liquidato il suddetto contributo di euro 7.000.000, compensandolo con la somma di euro 3.003.566,64, dovuta dal concessionario per canoni demaniali maturati e non pagati relativi al periodo 2018-2019-2020 e 2021. Allo stesso modo sono stati compensati i canoni dovuti per il medesimo periodo dal concessionario per l'attività d'impresa (parte fissa e parte variabile), pari a complessivi euro 229.306,32.

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

La tabella seguente riporta gli impegni relativi agli investimenti effettuati dall'AdSP nel biennio 2020 - 2021.

Tabella 12 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali

Impegno	Descrizione	2020	2021
Cap 211.10	Acquisto, costruzione, trasformazione opere portuali-immobiliari	10.313.291	39.475.261
Cap. 211.11	Progetto Partenariato pubblico privato - Piattaforma d'altura - legge n. 208 del 2015	0	0
Cap. 211.12	Investimenti di cui al "Piano nazionale per gli investimenti complementari"		0
Cap. 211.15	Manutenzione straordinaria immobili in uso a APV	15.964	6.588
Cap. 211.20	Escavo canali portuali e smaltimento fanghi	10.730.322	1.410.500
Cap. 211.40	Azioni per lo sviluppo strategico del porto	0	2.500.000
	Totale	21.059.578	43.392.349

Fonte: Rendiconto gestionale 2021 AdSP

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

Tabella 13 - Opere di grande infrastrutturazione

OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE			
denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	stato di attuazione
Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia - Terminal Container Montesyndial	euro 184.453.567	Finanziaria 93.000.000,00 euro (legge di stabilità 2016)	In corso di esecuzione il primo sottostralcio dello Stralcio 1, avente quadro economico di euro 10.400.000 ed riguardante interventi propedeutici ai successivi lavori di realizzazione di banchina e piazzali (demolizioni di fabbricati ed impianti esistenti, opere idrauliche propedeutiche). Per la restante parte dello stralcio 1 risultano completate le progettazioni esecutive (Stralcio 1b e Stralcio 1c). Per gli stralci 2 e 3 risulta completata la progettazione definitiva.
		AdP MISE-RV-Comune di VE-AdSPMAS per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera 51.404.503,14 euro	
		PNRR - Fondo Complementare 35.150.000,00 euro	
AdSP messa in sicurezza del SIN "Venezia - Porto Marghera"	euro 41.690.770	Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) euro 41.690.770	Progettazione in corso + 1 intervento eseguito (Emilia)+ 2 progetti completati e validati (Darsena C.I. Ovest, Banchina Vesta/Ecoprogetto) Altri progetti in fase di validazione ex art. 26 d.lgs. n. 50 del 2016 Per la banchina Vesta/Ecoprogetto è stata avviata la procedura di affidamento dei lavori nel mese di novembre 2022. Al fine di fare fronte all'aumento del costo dei materiali, è stata proposta al MITE la rimodulazione dell'Accordo.
Nuovo Terminal Crociere sulla sponda nord del Canale Industriale Nord	euro 62.000.000	Fondo progettazione (Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese) euro 1.000.000,00 (per progettazione)	Progettazione in corso
Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità da via Ghega al Raccordo con innesto A57	euro 12.000.000	AdP MISE-RV-Comune di VE-AdSPMAS per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera euro 12.000.000	In fase di redazione la progettazione esecutiva. Si prevede la consegna entro dicembre 2022. Seguirà avvio della procedura per l'affidamento dei lavori.

Progettazione Nuovo ponte ferroviario atto al completamento del sistema ferroviario portuale	euro 287.112,06	287.112,06 euro (progettazione) Progetto CEF “Veneto region coordinated initiative enhancing core intermodal nodes - Veneto intermodal”	Conclusa la progettazione esecutiva. Conclusa la conferenza dei servizi per l’approvazione del definitivo. In fase di avvio la progettazione esecutiva.
Nuovo ponte ferroviario atto al completamento del sistema ferroviario portuale	euro 8.000.000	PNRR FC a copertura del quadro economico esclusa la progettazione già coperta dal finanziamento CEF.	Conclusa la progettazione esecutiva. Conclusa la conferenza dei servizi per l’approvazione del definitivo. In fase di avvio la progettazione esecutiva.

Fonte: Dati forniti dall’AdSP in sede istruttoria

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

L’articolo 6, c. 1, lettera a) della legge n. 84 del 1994 affida alle AdSP l’indirizzo, la programmazione, il coordinamento, la promozione ed il controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali che si svolgono nella circoscrizione portuale.

Le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese autorizzate dall’AdSP (*ex artt. 16, legge n. 84 del 1994*). I servizi portuali sono definiti dalla legge 30 giugno 2000, n. 186, come attività riferite a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, nella specie individuate per l’AdSP MAS con regolamento approvato il 30 novembre 2018.

Con ordinanza del Presidente dell’AdSP n.60 del 5 maggio 2021, è stato determinato il numero massimo di imprese portuali non concessionarie di sbarco/imbarco e movimentazione, per conto terzi, per l’anno 2021. Con ordinanza del Presidente dell’AdSP n.74 del 21 dicembre 2021 sono state disciplinate per il biennio 2022-2023 le modalità di selezione delle imprese portuali non concessionarie che intendono esercitare per conto terzi operazioni portuali di imbarco, sbarco e movimentazione in genere delle merci.

In applicazione delle disposizioni straordinarie relative all’emergenza Covid, l’AdSP ha prorogato le autorizzazioni in essere fino al 31 dicembre 2021.

Per quanto concerne la disciplina riguardante le operazioni portuali rimangono tuttora vigenti le ordinanze n. 73 del 1999 e n. 74 del 1999 riguardanti rispettivamente i requisiti per il rilascio delle autorizzazioni all’esercizio, da parte di imprese, di attività portuali per conto proprio o di terzi e l’autorizzazione all’esercizio di attività portuali da parte di imprese industriali già in

regime di autonomia funzionale. Con ordinanza n. 60/2021 e n. 61/2021 è stato determinato il numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese per l'anno 2021 rispettivamente nel porto di Venezia e nel porto di Chioggia. Alla data del 31 dicembre 2021 i soggetti autorizzati a svolgere operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84 del 1994, sono 19 nel porto di Venezia, e 4 nel porto di Chioggia. Il numero massimo di autorizzazioni all'esercizio dei servizi portuali riferiti a prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali per l'anno 2021 è stato stabilito dalle ordinanze n. 58 (per Venezia) e n. 59 (per Chioggia). Alla data del 31 dicembre 2021, le predette autorizzazioni sono 30 in tutto (23 rilasciate per il Porto di Venezia e 7 per i Porto di Chioggia).

Per quanto riguarda il lavoro portuale temporaneo nel porto di Venezia, l'affidamento all'impresa individuata con gara pubblica per il quadriennio 2012-2016 è stato prorogato per ulteriori quattro anni dal 1° maggio 2016 al 30 aprile 2020, con ordinanza presidenziale n. 421 del 29 aprile 2016. In linea con le disposizioni contenute nel c.d. decreto *Rilancio* il contratto è stato ulteriormente prorogato per il tempo necessario all'indizione - successivamente al superamento dello stato di emergenza sanitaria - e conclusione della procedura necessaria per l'individuazione di un nuovo contraente. Di fatto ad oggi la durata dell'autorizzazione risulta *ex lege* prorogata al 30 aprile 2022.

Tuttavia, l'Autorità riferisce che, nelle more dell'individuazione di *“una soluzione che consideri i due scali di Venezia e Chioggia come un unicum e che preveda quindi l'individuazione di una unica impresa (o ATI) da autorizzare all'erogazione della fornitura di lavoro portuale temporaneo nella circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e, dunque, più in particolare, nei porti di Venezia e di Chioggia”*, la suddetta autorizzazione è stata ulteriormente prorogata *“per il tempo necessario all'indizione e conclusione della procedura necessaria per l'individuazione del nuovo contraente”*.¹⁴

In proposito, l'AdSP ha evidenziato che l'affidamento del servizio risulta in proroga già a partire dal 2015 (anno in cui le competenze sulla materia erano ancora in capo all'Autorità marittima). Nel 2017, alla luce della costituzione dell'Autorità di Sistema Portuale, le connesse

¹⁴ Detta società affidataria, in base ai dati di bilancio reperibili sul sito ufficiale CCIA, ha presentato a tutto il 2020 una situazione finanziaria connotata da reiterate e cospicue perdite di esercizio. Con particolare riferimento al quinquennio 2016-2020, in particolare, la perdita complessiva è stata di oltre euro 770 mila, solo nel 2021 la società presenta un utile di circa 321 mila euro che potrebbe ristorare solo in parte le perdite accumulate.

attribuzioni di indirizzo, coordinamento e regolazione furono estese, *ex lege*, anche al porto di Chioggia. La situazione ereditata era di un pesante sovradimensionamento dell'impresa rispetto alle esigenze dello scalo; quindi, l'AdSP ha avviato forme di sinergie affinché i lavoratori dell'impresa di Chioggia potessero essere avviati presso il porto di Venezia, ove le occasioni di lavoro sono maggiori¹⁵. In tale contesto, l'AdSP ha ritenuto di prorogare l'autorizzazione alla società di anno in anno (ultima proroga rilasciata con ord. 77 del 03 febbraio 2022) *"Ciò per affinare le sinergie e prevenire il problema occupazionale che si genererebbe predisponendo un bando per l'affidamento del servizio di fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto di Chioggia, che dovrebbe prevedere un organico pari a circa il 50% dell'esistente"*.

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

L'AdSP, come autorizzato dall'art. 17 c. 15 bis della legge n. 84 del 1994, nel 2021 ha destinato una quota, comunque non eccedente il 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate/imbarcate, al finanziamento della formazione del personale delle imprese autorizzate alla fornitura di manodopera temporanea nei porti di Venezia e Chioggia ed ha altresì corrisposto un contributo ai soggetti fornitori di lavoro portuale di euro 90,00 per dipendente, in relazione alle minori giornate di lavoro rispetto al 2019.

¹⁵ Con ordinanza n.84 del 6 luglio 2022, il Presidente dell'AdSP ha previsto che "Le imprese autorizzate ad operare ex art. 16 della legge n. 84/1994 ss.mm.ii. presso il porto di Venezia possono avvalersi, all'occorrenza, della manodopera temporanea messa a disposizione da Nuova CLP e da Serviport (soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 17 della legge portuale) al fine di garantire il miglior coordinamento operativo delle varie attività portuali", in considerazione del crescente disallineamento (che si traduce nei c.d. "tagli di squadra") tra numero di lavoratori disponibili come prestatori di manodopera temporanea e numero di lavoratori temporanei richiesti da parte delle imprese ex art. 16 operanti nel porto di Venezia e della riduzione dei traffici nel porto di Chioggia che comporta la drastica riduzione di occasioni di impiego per i lavoratori portuali.

6. TRAFFICO PORTUALE

I traffici portuali nel corso del 2021 hanno mostrato un incremento di circa l'8 per cento rispetto al 2020, anno peraltro particolarmente colpito dalla pandemia, raggiungendo complessivamente 25,2 milioni di tonnellate (+1,9 milioni di tonnellate circa).

In particolare, il porto di Venezia ha visto aumentare i propri traffici del 7,9 per cento facendo registrare volumi totali di circa 24,2 milioni di tonnellate, in crescita rispetto all'anno precedente (+1,8 milioni di tonnellate, +7,9 per cento). Tassi di incremento positivi presentano sia il settore commerciale con 14,2 per cento, sia quello industriale (3,9 per cento), mentre il petrolifero riporta un -1,5 per cento.

Il porto di Chioggia ha visto incrementare i propri volumi di traffico del 16,7 per cento (+150.000 tonnellate circa) riuscendo a raggiungere così il milione di tonnellate movimentate. La composizione complessiva dei traffici per settore rimane in linea con quella del 2020, confermando che il traffico commerciale prevale sempre più nettamente sugli altri. Nel 2021 la composizione dei traffici risulta quindi: 61 per cento commerciale (57,9 per cento nel 2020), 10,3 per cento industriale (10,7 per cento nel 2020), 28,7 per cento petrolifero (31,4 per cento nel 2020).

Il settore delle rinfuse liquide ha complessivamente fatto registrare una flessione pari all'1,8 per cento, con una diminuzione di circa 155 mila tonnellate, imputabili soprattutto ai traffici dei prodotti chimici (-7,1 per cento, pari a -85.000 tonnellate circa) e a quello dei prodotti raffinati (-0,7 per cento, pari a -57.000 tonnellate circa). In calo anche le altre rinfuse liquide (-16,8 per cento pari a circa 40.000 tonnellate).

Il settore delle rinfuse solide, comprendenti i traffici dei prodotti del settore agroalimentare, energetico, minerario, siderurgico e dell'edilizia (quest'ultimo compreso nella categoria "altre rinfuse solide"), vede aumentare i propri volumi di traffico rispetto al 2020, con una crescita di circa 1,56 milioni di tonnellate (pari al 27,8 per cento). Tale crescita è sostenuta dai seguenti settori merceologici: metallurgico +44,8 per cento (+675.000 tonnellate circa), minerali +45,3 per cento (+575.000 tonnellate circa), carbone +105 per cento (+455.000 tonnellate circa) oltre che dai prodotti chimici con un incremento del 25,5 per cento (+65.000 tonnellate circa). Per contro si rilevano cali nel settore dei cereali (-18,3 per cento), con circa 275.000 tonnellate movimentate (-60.000 tonnellate circa), così come in quello dei mangimi -6,0 per cento (-97.000

tonnellate circa) ed infine nelle altre rinfuse solide -18 per cento (-42.000 tonnellate circa).

Il settore delle merci varie in colli evidenzia un aumento rispetto al 2020 (+5,1 per cento pari a circa 470.000 tonnellate circa). Questo risultato è stato determinato dalla crescita di tutte e tre le componenti del settore: le altre merci varie (tra cui i prodotti siderurgici) salgono del 13,6 per cento, pari a circa 330.000 tonnellate, il traffico dei *Ro-Ro* (+7,5 per cento pari a circa 120.000 tonnellate) e i contenitori (+0,3 per cento pari a 20.000 tonnellate circa). I traffici *container*, peraltro, in termini di TEU passano da 529.000 del 2020 a 514.000 del 2021, con una perdita pari a 2,8 per cento.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, nel corso del 2021, si registra una crescita con una movimentazione di 104.000 unità totali, a fronte dei quasi 50.000 del 2020. Le crociere e la componente “navi veloci”, rispetto al quasi annullamento dei traffici dell’anno precedente, fanno registrare un lieve incremento rispettivamente di 26.000 e 16.500 unità, comunque ben al di sotto dei normali valori pre-pandemia. Infine, i “traghetti” registrano un incremento dei passeggeri trasportati del +23,3 per cento pari a circa -11.000 unità.

Tabella 14 - Traffico di merci e passeggeri - Venezia

Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	2020			2021		
	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi
Rinfuse liquide, di cui:	8.575.492	7.903.079	672.413	8.415.159	7.760.846	654.313
petrolio grezzo	0	0	0	24.684	0	24.684
prodotti raffinati	7.174.874	6.910.520	264.354	7.112.873	6.842.615	270.258
gas	0	0	0	0	0	0
altre rinfuse liquide	1.400.618	992.559	408.059	1.277.602	918.231	359.371
Rinfuse solide, di cui:	4.937.674	4.795.094	142.580	6.505.375	6.436.317	69.058
cereali	333.355	265.017	68.338	270.512	244.629	25.883
mangimi	1.569.953	1.566.653	3.300	1.481.709	1.480.134	1.575
carbone	433.941	433.941	0	889.651	889.651	0
minerali	391.600	391.600	0	1.404.564	1.404.564	0
fertilizzanti	21.723	21.723	0	178.830	177.330	1.500
altre rinfuse solide	2.187.102	2.116.160	70.942	2.280.109	2.240.009	40.100
Totale merci alla rinfusa	13.513.166	12.698.173	814.993	14.920.534	14.197.163	723.371
Merci varie in colli, di cui:	8.904.056	4.688.133	4.215.923	9.291.280	5.422.818	3.868.462
contenitori	5.101.188	2.154.063	2.947.125	5.119.785	2.331.256	2.788.529
ro-ro	1.620.146	760.567	859.579	1.742.353	822.498	919.855
altro	2.182.722	1.773.503	409.219	2.429.142	2.269.064	160.078
Tonnellaggio totale merci movimentate	22.417.222	17.386.306	5.030.916	24.211.814	19.619.981	4.591.833
N° navi	2.322			2.513		

N° passeggeri	52.674	23.757	23.264	104.240	50.405	49.584
di linea	47.021	23.757	23.264	74.481	39.171	35.310
crocieristi	5.653			29.759	11.234	14.274
N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	529.064	284.259	244.805	513.814	276.623	237.191
pieni	362.778	135.735	227.043	365.331	147.579	217.752
vuoti	166.286	148.524	17.762	148.483	129.044	19.439
N° contenitori movimentati di cui:	321.717	171.908	149.809	314.348	168.628	145.720
pieni	228.059	91.549	136.510	229.743	98.953	130.790
vuoti	93.658	80.359	13.299	84.605	69.675	14.930

Fonte: Relazione annuale 2020 e 2021 - AdSP

Tabella 15 - Traffico di merci e passeggeri - Chioggia

Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	2020			2021		
	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi
Rinfuse liquide, di cui:	0	0	0	4.960	4.960	0
petrolio grezzo	0	0	0	0	0	0
prodotti raffinati	0	0	0	4.960	4.960	0
gas	0	0	0	0	0	0
altre rinfuse liquide	0	0	0	0	0	0
Rinfuse solide, di cui:	683.220	559.395	123.825	748.865	656.080	92.785
cereali	1.742	1.742	0	3.036	3.036	0
mangimi	30.883	30.883	0	21.991	21.991	0
carbone	0	0	0	0	0	0
minerali	372.448	367.613	4.835	506.660	492.153	14.507
fertilizzanti	85.147	65.667	19.480	129.640	119.461	10.179
altre rifuse solide	193.000	93.490	99.510	87.538	19.439	68.099
Totale merci alla rinfusa	683.220	559.395	123.825	753.825	661.040	92.785
Merci varie in colli, di cui:	225.319	35.718	189.601	316.293	110.450	205.843
contenitori	235	0	235	210	0	210
ro-ro	50	0	50	80	0	80
altro	225.034	35.718	189.316	316.003	110.450	205.553
Tonnellaggio totale merci movimentate	908.539	595.113	313.426	1.070.118	771.490	298.628
N° navi	241			286		
N° passeggeri	0	0	0	0	0	0
di linea	0	0	0	0	0	0
crocieristi	0			0	0	0

N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	46	0	46	37	0	37
pieni	46	0	46	37	0	37
vuoti	0	0	0	0	0	0
N° contenitori movimentati di cui:	29	0	29	20	0	20
pieni	29	0	29	20	0	20
vuoti	0	0	0	0	0	0

Fonte: Relazione annuale 2020 e 2021 - AdSP

7. GESTIONE DEL DEMANIO

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

Richiamando il precedente referto, si sottolinea come il permanere in capo a tale Azienda speciale oltre che delle attività di gestione portuale anche dei beni funzionali a tali attività ancora ad essa intestati e in gestione rappresenti un'anomalia, esistente da prima della nascita della AdSP e che di fatto osta alla completa unificazione della gestione del demanio sotto la competenza della AdSP stessa. A.S.Po, infatti, continua a svolgere funzioni rientranti più propriamente nella sfera di competenza dell'AdSP¹⁶. Si sottolinea quindi, ancora una volta, l'urgenza di definire tutte le procedure che ostano alla completa unificazione dei due porti.

Gli ambiti territoriali dell'AdSP MAS afferiscono a quattro distinti comuni. Nei comuni di Venezia, Cavallino Treporti e Mira sono compresi gli specchi d'acqua ed i canali demaniali marittimi compresi tra la bocca di Malamocco e quella di Lido, le fasce demaniali lungo il ciglio dei canali marittimi, aree, opere portuali, specchi acquei e fabbricati a Porto Marghera, Mira, Venezia e Cavallino Tre Porti.

Nel Comune di Chioggia sono compresi gli specchi d'acqua ed i canali demaniali marittimi all'interno della bocca di Porto di Chioggia, le fasce demaniali lungo il ciglio dei canali marittimi, le aree, opere portuali, specchi acquei e fabbricati in località Isola Saloni e Val da Rio. Per l'area denominata Ai Saloni e per le aree di Val da Rio, definite già demanio marittimo e di fatto di competenza dell'AdSP MAS, l'Autorità di Sistema Portuale ha dichiarato di aver svolto con la locale Capitaneria di Porto incontri tecnici e sopralluoghi volti a pianificare il passaggio delle pratiche concessorie e di aver dato corso a tutte le attività di gestione e tutela dei beni demaniali ai fini della completa disciplina delle attività e insediamenti già esistenti.

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

¹⁶ In particolare, ASPo realizza e gestisce le infrastrutture del comprensorio portuale di Chioggia, tanto di pertinenza del Demanio che private, eroga servizi di interesse generale, coordina le attività portuali, amministra beni patrimoniali, ecc..

In particolare, è stato siglato ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, un accordo di programma tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Camera di commercio di Venezia-Rovigo con il quale sono state definite le modalità di trasferimento all'AdSP MAS del patrimonio immobiliare della CCIAA; la Camera di Commercio ha messo a disposizione dell' Autorità di Sistema Portuale la propria Azienda Speciale - A.S.Po. per lo svolgimento dei servizi afferenti alla gestione tecnico-amministrativa ed operativa del patrimonio appartenente al demanio marittimo, nonché per l'attività di assistenza nella pianificazione e realizzazione di infrastrutture portuali (piazzali, magazzini, banchine).

Il predetto accordo non ha consentito però, di completare le attività di subentro nella gestione diretta del patrimonio immobiliare A.S.Po/Camera di Commercio, e pertanto, su iniziativa dell'Autorità, si è tenuta in data 16 novembre 2021, una conferenza di servizi nell'ambito della quale è stato disposto l'avvio da parte dell'AdSP di un procedimento accertativo e dichiarativo della natura demaniale dei fabbricati portuali di Val Da Rio, convocando un'apposita commissione composta da Capitaneria di Porto, Agenzia del Demanio - Direzione Regionale, Provveditorato interregionale alle opere pubbliche (PIOOPP), oltre all' Autorità di Sistema Portuale, in qualità di ente gestore- utente.

La suddetta Commissione ha accertato i requisiti di demanialità di alcuni fabbricati ma il procedimento di accertamento non risulta ancora concluso.

Il permanere di tale situazione amministrativo/gestionale non ha consentito all'AdSP di acquisire la conduzione diretta del patrimonio immobiliare (fabbricati) della C.C.I.A.A. e, per tal ragione, la stessa Camera di commercio non ha potuto rilasciare concessioni demaniali. Per cercare di superare tale criticità, AdSP si è avvalsa sin qui della collaborazione di A.S.Po. che continuerà, quindi, a gestire i rapporti locatizi in essere sino all'incameramento al demanio dei suddetti beni.

Sotto l'aspetto amministrativo dal 2019 esiste un tariffario unico per la gestione dei servizi valido sia per il compendio di Venezia che per quello di Chioggia; tale tariffario, peraltro, definisce la necessaria parametrizzazione da applicarsi alle tariffe vigenti, tenuto conto del diverso livello di infrastrutturazione del porto di Chioggia e del percorso di sviluppo intrapreso con il passaggio di competenze. Il tariffario vigente è stato aggiornato in coerenza con l'obiettivo di favorire lo sviluppo infrastrutturale e la programmazione gestoria dei singoli compendi assentiti in concessione.

È anche in vigore dal 2019 un nuovo “Regolamento concessioni demaniali marittime”, che dà assetto e coerenza alla disciplina dei procedimenti di rilascio delle concessioni demaniali; esso è stato aggiornato dal Comitato di gestione, con delibera n.4 del 27 gennaio 2022 anche per tener conto delle metodologie e dei criteri previsti dall’Autorità di regolazione dei trasporti. Nel corso del 2022, è stata avviata la prima procedura ad evidenza pubblica per il rilascio pluriennale di una concessione su istanza di parte, procedura conclusa il 5 luglio 2022. Nella tabella seguente sono riassunte, per gli esercizi 2020 e 2021, le entrate accertate e riscosse per canoni da concessioni demaniali, con l’indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate e sugli accertamenti.

Tabella 16 - Rapporto accertamenti/entrate correnti da concessioni demaniali- incidenza

Esercizio	Accertamenti per canoni (a)	Entrate correnti	Incidenza	Riscossioni per canoni (c)	Incidenza
		(b)	a/b %		c/a %
2020	19.774.118	42.183.670	46,88	10.587.854	53,54
2021	25.429.322	50.838.284	50,02	13.232.616	52,04

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

Nel periodo in esame gli accertamenti per canoni da concessioni demaniali risultano in aumento, attestandosi a euro 25,43 mln (19,77 mln nel 2020). L’aumento interessa anche le riscossioni, che si attestano ad euro 13,23 mln (10,58 mln nel 2020). I canoni demaniali rappresentano il 50 per cento delle entrate correnti, e ne risultano la principale voce, precedendo le tasse di ancoraggio, le tasse sulle merci e i proventi per autorizzazioni di impresa. Si sottolinea come la riscossione di dette entrate sia annualmente poco più del 50 per cento. Pertanto, appare opportuno porre in essere ogni iniziativa volta a migliorare tali percentuali di riscossione.

Rispetto al totale del residuo attivo per canoni da concessione di euro 19.695.078 il peso del credito vantato dall’Ente nei confronti del concessionario “*Venice Ro.Port.Mos. s.c.p.a.*” al 31 dicembre 2021 è di euro 3.718.434 pari al 18,9 per cento.

Si rammenta che, con regolamento del 28 dicembre 2022, è stato disciplinato il procedimento per il rilascio delle concessioni di cui all’articolo 18 della legge n. 84 del 1994 al quale le Autorità di Sistema Portuale dovranno adeguare i propri regolamenti entro dodici mesi dalla data della sua entrata in vigore, decorsi i quali non saranno più applicabili le disposizioni dei regolamenti interni in contrasto o comunque non compatibili.

8. PARTECIPAZIONI

L'AdSP, con i decreti n. 706 del 31 dicembre 2021 e n. 866 del 29 dicembre 2022, ha adottato i provvedimenti di revisione periodica delle partecipazioni societarie ai sensi dell'art. 20 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo Unico Società Partecipate) contenenti, rispettivamente, la situazione al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2021, nonché il Regolamento per l'esercizio del "controllo analogo" della propria società *in house*.

Già nei precedenti referti è stata messa in luce la particolare situazione della Azienda speciale A.S.Po della Camera di Commercio di Venezia-Rovigo, che svolge funzioni portuali nel porto di Chioggia e che, sebbene non sia una partecipata, influenza a vario titolo la situazione del consolidato dell'AdSP.

In questo contesto va brevemente riepilogata la vicenda. A seguito di accordo di programma del 28 febbraio 2019, sono state definite le modalità di trasferimento del patrimonio immobiliare, ancora in capo alla Camera di commercio, all'Ente portuale. In particolare, la Camera di commercio ha consentito all'AdSP di avvalersi della propria Azienda speciale - A.S.Po al fine di garantire la continuità della gestione tecnico-amministrativa del patrimonio immobiliare trasferito e delle residue attività di servizio alle imprese insediate previo pagamento di un corrispettivo di euro 360.000 l'anno. Si raccomanda che il processo di integrazione avvenga in piena salvaguardia del patrimonio di AdSP.

Nell'ambito del subentro dell'AdSP nella gestione del Porto di Chioggia, l'Autorità ha acquisito a titolo gratuito nel 2019 anche le quote di controllo (90 per cento) della Chioggia *Terminal Crociere Srl*, gestore dell'attività crocieristica nel porto clodiense, già nella titolarità della CCIA. Detta operazione è contemplata in apposito accordo di programma ex art. 15 della legge n. 241 del 1990, successivamente rinnovato con atto notarile del 5 luglio 2020. La *CTC srl* ha chiuso il bilancio 2021 con un utile di euro 580 (perdita di euro 77.728 nel 2019 e un utile di euro 4.578 nel 2020), con un valore della produzione di euro 55.399 nel 2021 (50.021 nel 2020) determinato da contributi in conto esercizio da parte dell'AdSP che, in considerazione della drastica riduzione delle crociere per effetto della pandemia, ha supportato la continuità aziendale.

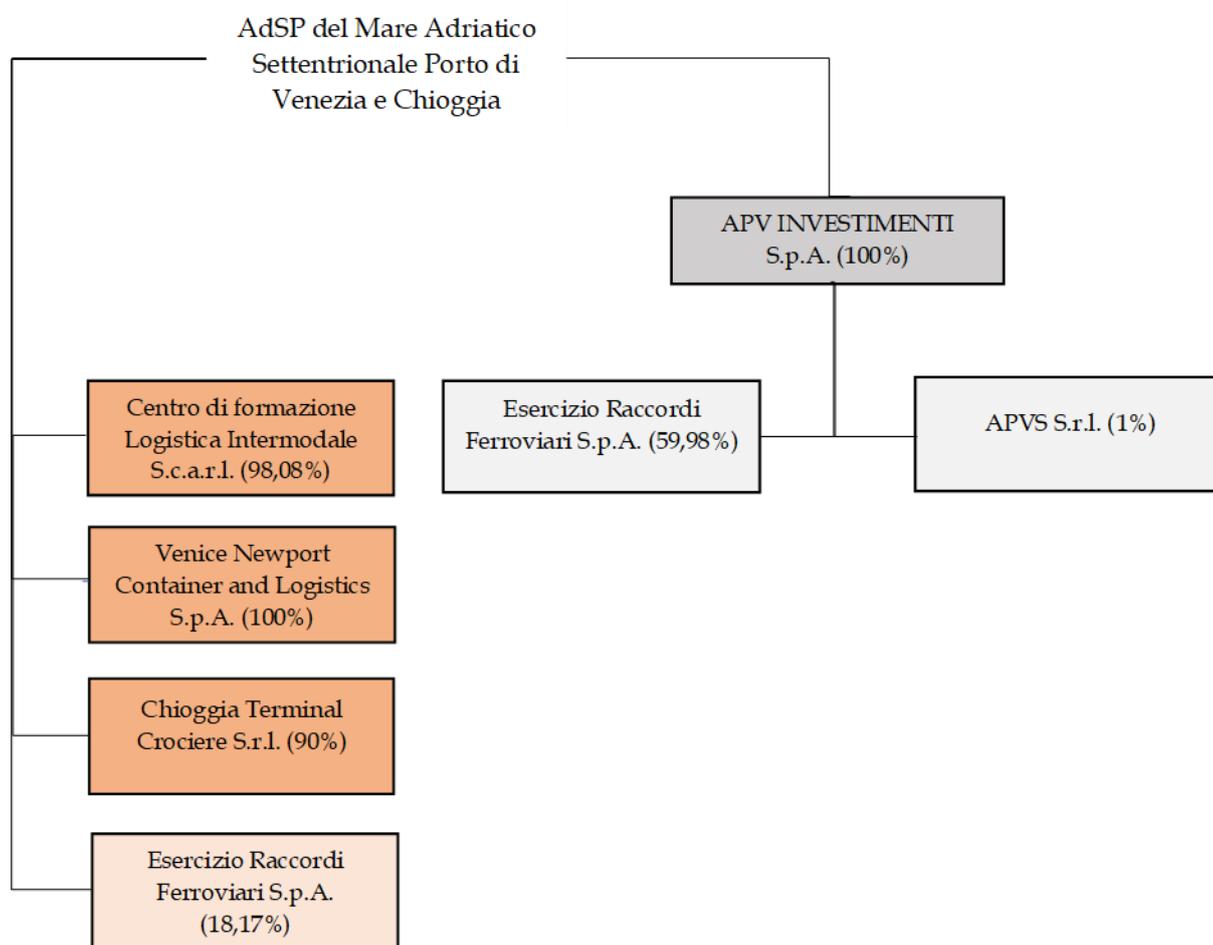
In relazione al mutato assetto dell'attività crocieristica a Venezia che ha previsto l'interdizione al transito nel Canale della Giudecca verso la Marittima delle navi di maggiori dimensioni ed

ha visto l'avvio di una gestione commissariale per la messa in esercizio di approdi diffusi estesi anche al porto di Chioggia a beneficio dell'attuale concessionario, in data 10 novembre 2022, la società CTC s.r.l. è stata sciolta e messa in liquidazione. Andranno quindi valutati gli impatti sul bilancio dell'Autorità derivanti prima dalla acquisizione e poi dalla messa in liquidazione della società di che trattasi.

Per quanto riguarda le società *APV Investimenti s.p.a.*, iscritta all'elenco delle *in house* e la *Venice Newport Container and Logistics s.p.a.* l'Ente dichiara che nel 2023 valuterà una possibile razionalizzazione.

Di seguito si fornisce la situazione complessiva dell'*asset* societario al 31 dicembre 2021 e sintetiche informazioni sulle singole società partecipate dall'Autorità.

Figura 2 – Assetto delle partecipazioni dell'AdSP



Fonte: AdSP

8.1 APV Investimenti S.p.A.

APV Investimenti S.p.A., costituita nel 2001 con l'iniziale denominazione di APV Holding, è una società interamente partecipata dall'AdSP che, all'esito dell'operazione di scorporo parziale, ha perso la propria iniziale vocazione di gestione di progetti immobiliari e proprietà mobiliari ed ha ora come scopo sociale l'esercizio di attività di produzione e gestione di servizi di interesse generale di rilevanza e inerenza portuale strettamente necessari per il perseguimento delle finalità dell'AdSP, quali la gestione delle aree adibite a parcheggio site all'interno dell'ambito portuale, la realizzazione e gestione dei sistemi informatici, telematici e di telefonia nonché delle reti informatiche e/o di telecomunicazione dei Porti di Venezia e Chioggia. Considerato che la maggior parte delle attività svolte dalla Società appaiono reperibili sul

mercato anche a condizioni concorrenziali, valuterà l'AdSP la convenienza nel tempo di mantenere i suddetti servizi con l'utilizzo della propria società "in house".¹⁷

Il bilancio 2021 evidenzia un utile di euro 520.226 (401.886 nel 2020), il valore della produzione è in aumento passando da euro 2.954.039 del 2020 a euro 3.644.159 del 2021, dovuto all'incremento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (euro 2.873.742 nel 2020 ed euro 3.049.825 nel 2021) e di altri ricavi e proventi (euro 80.297 nel 2020 ed euro 594.334 nel 2021). I costi della produzione passano da euro 2.369.692 nel 2020, ad euro 2.912.519. Il patrimonio netto si attesta nel 2021 a 11.234.929 (10.714.702 nel 2020)

8.2 Venice newport container and logistics S.p.A. - Vncl

La società *Venice Newport Container and Logistics Spa*, costituita il 5 maggio 2010 si occupa, fra l'altro, della valorizzazione, previa bonifica e cambio di destinazione d'uso, di un rilevante compendio immobiliare situato in Marghera ex petrolchimico (Montefibre e AS Syndial). In sede di revisione straordinaria delle partecipazioni, la AdSP ha ritenuto il mantenimento della Vncl strategico, ai fini della "valorizzazione immobiliare".

VNCL, è stata inserita nell'elenco Istat, lista S13, Sezione "altre amministrazioni locali" ai fini del bilancio consolidato dello Stato, e quindi soggetta agli specifici obblighi amministrativi del perimetro.

Il bilancio 2021 evidenzia un utile di euro 222.154 (euro 92.645 nel 2020); il valore della produzione è in lieve aumento passando da euro 3.364.426 del 2020 ad euro 3.789.276 del 2021. I costi della produzione sono in diminuzione e passano da euro 3.341.601 nel 2020 ad euro 3.307.396 nel 2021. Il patrimonio netto passa da euro 112.984.139 nel 2020 ad euro 113.206.292 nel 2021.

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

La società svolge un'attività di trasporto alternativo a quello stradale e a ridotto impatto ambientale. In tal senso, valutandone la strategicità dell'attività, l'AdSP ha esercitato l'opzione d'acquisto a fronte di recesso di un socio. L'AdSP al 31 dicembre 2017 deteneva il 15,96 per cento del capitale sociale oltre ad essere unico socio di *APV Investimenti SPA* che al 31 dicembre

¹⁷ Si richiama a tal proposito il Consiglio di Stato, Sez. V, n. 681 del 27 gennaio 2020, che ha affermato che la gestione in *house providing* deve comprovare la convenienza economica rispetto alla esternalizzazione del servizio e che la natura di società *in house* interamente partecipata dall'ente aggiudicatore non può limitare le scelte negoziali di quest'ultimo essendo legittima l'esternalizzazione del servizio informatico qualora lo stesso risulti più conveniente rispetto all'affidamento "in house".

2018 ne deteneva, a sua volta, il 52,69 per cento. Al 31 dicembre 2021 l’Autorità detiene una partecipazione diretta al capitale sociale del 18,17 e una partecipazione indiretta, tramite APV Investimenti s.p.a., pari a 59,98 per cento. Nel 2021 il bilancio si è chiuso con un utile di euro 1.000 (1.000 nel 2020 e 9.740 nel 2019), il valore della produzione è pari ad euro 4.410.510 nel 2021 (4.406.369 nel 2020 e 4.651.882 nel 2019). Nel 2021, il patrimonio netto è pari ad euro 4.908.298. Risulta pubblicato sul sito della società, nel settore “Amministrazione trasparente”, il bilancio 2021.

8.4 APVS S.r.l.

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

Con bando 31 dicembre 2015 APVI, riservandosi una quota dell’1 per cento, ha posto in vendita le proprie quote di partecipazione in APVS con possibilità dei soci di APVS di esercitare il diritto di prelazione; tale facoltà è stata azionata dalla Regione Veneto attraverso la Veneto Sviluppo S.p.A. (finanziaria della Regione Veneto) che ha acquistato l’intera partecipazione di APVI in APVS il 5 febbraio 2016¹⁸ (attualmente la società APVS s.r.l. è partecipata da un socio pubblico (Veneto Sviluppo S.p.A.) e da due soci privati (Venezia Investimenti s.r.l. e APV Investimenti S.p.A. per l’1 per cento). La partecipazione dell’1 per cento dell’AdSP al capitale sociale attraverso la *APV Investimenti SpA* è stata ritenuta strategica in sede di presentazione del Piano di razionalizzazione periodica, in quanto *“tale partecipazione serve a garantire alla Società VTP, costituita ai sensi dell’art. 23 comma 5, della legge n. 84 del 1994 i propri asset strategici permettendo lo svolgimento del servizio di interesse generale”*. Attualmente, l’attività svolta dalla Società si estrinseca esclusivamente nel possesso di una partecipazione di controllo nella società *Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.* (nel prosieguo anche solo “V.T.P.” o “controllata”), costituita il 29 aprile 1997 in attuazione della Deliberazione della Giunta regionale del Veneto del 3 aprile 1997, n. 1213, con la quale veniva dichiarata la necessità di gestire e ottimizzare le attività di sbarco/imbarco dei passeggeri del Porto di Venezia.

¹⁸ Nel mese di luglio 2016 Veneto Sviluppo ha perfezionato l’atto di acquisto della suddetta quota sostenendo un esborso pari a circa euro 24 milioni.

L'attività di direzione e coordinamento nei confronti della controllata V.T.P., pertanto, consiste, sul piano formale e sostanziale, nel mero possesso della predetta partecipazione, con esclusione di qualsivoglia ingerenza nella gestione della controllata medesima. La società ha chiuso il bilancio 2021 con una perdita di 84.467 (2020 con una perdita di 82.152).

8.5 Chioggia terminal crociere s.r.l.

Come già esposto nel referto per il 2020, il 5 luglio 2019 è stato formalizzato il subentro a titolo gratuito dell'AdSP nella proprietà delle quote detenute dalla Camera di commercio di Venezia e Rovigo nella società *Chioggia terminal crociere (CTC srl)*. L'AdSP non ha provveduto ad adottare e trasmettere a questa Corte la previa delibera di motivazione analitica, in linea con le previsioni del decreto legislativo. n. 175 del 2016 con la giustificazione che *"nel momento in cui attribuisce all'AdSP la gestione del porto di Chioggia, stabilisce indirettamente anche il suo subentro in sostituzione dei soggetti fino ad allora gestori (compresa dunque la CCIAA nella sua qualità di socio di maggioranza di CTC srl)"*. L'AdSP anche nel 2021 ha dichiarato che tale subentro ha natura transitoria in quanto finalizzato esclusivamente ad una riorganizzazione delle attività sociali di CTC che sia coerente e compatibile con i compiti istituzionali propri dell'AdSP, anche in vista di una successiva privatizzazione dell'attività, tramite cessione delle quote sociali di proprietà di AdSP. Come già detto nel referto precedente, le motivazioni addotte a sostegno del mancato rispetto degli obblighi di legge non appaiono condivisibili. Va richiamato inoltre l'art. 6 della legge n. 84 del 1994¹⁹ il quale ha sancito la netta separazione tra le funzioni di regolazione e promozione dell'attività di impresa in ambito portuale riservate all'AdSP e la gestione dei servizi portuali, riservata invece a soggetti imprenditoriali distinti e separati.

Con il decreto-legge n. 103 del 2021 è stata prevista l'interdizione del transito via canale della Giudecca delle navi con stazza lorda superiore alle 25.000 tonnellate ed è stato fissato un percorso per individuare approdi alternativi (c.d. "approdi diffusi") presso il porto commerciale di Venezia; il Presidente della AdSP MAS è stato nominato Commissario

¹⁹ L'art. 6 comma 11 della legge n. 84 del 1994 stabilisce che "Le Autorità di Sistema Portuale non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse. Con le modalità e le procedure di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, l'Autorità di Sistema Portuale può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche. Essa può inoltre, assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214."

straordinario, con poteri speciali fino al 31 dicembre 2026, per la gestione della transizione. Tale intervento ha riportato l'attenzione verso lo scalo di Chioggia, come possibile alternativa. In tal senso, ad inizio 2022, il Governo con il decreto-legge n. 68 del 2022 ha incluso tra gli "approdi diffusi" anche lo scalo di Chioggia (Isola Saloni), facendolo rientrare nell'ambito della gestione commissariale.

La società ha chiuso l'esercizio 2021 con un utile di euro 580 (euro 4.578 nel 2020). E' stata sciolta e messa in liquidazione in data 10 novembre 2022.

8.6 Consorzio Formazione Logistica Intermodale - CFLI

Il Consorzio per la formazione logistica intermodale è ente partecipato dalla AdSP (quota di partecipazione 98,08 per cento) e accreditato presso la Regione Veneto per la formazione e per i servizi al lavoro; in tale ambito, organizza corsi di qualificazione/riqualificazione e percorsi di inserimento lavorativo a favore delle aziende, avvalendosi di contributi comunitari²⁰, dell'AdSP e di privati. È socio fondatore dell'I.T.S. "Marco Polo" - Fondazione per la mobilità sostenibile nel sistema portuale e aeroportuale, dell'ITS per la mobilità sostenibile di Malpensa e dell'Accademia del mare di Genova. Nel 2018 e nel 2019 ha sviluppato vari *software*, tra i quali prodotti virtuali per l'orientamento e la formazione, nonché il portale www.lavorareinporto.it. Nel 2021 il Consorzio ha modificato la propria ragione sociale divenendo società consortile a responsabilità limitata e variato denominazione sociale in "CFLI - Centro di Formazione Logistica Intermodale Società Consortile a Responsabilità limitata". Ha chiuso il bilancio 2021 con un risultato positivo di euro 7.754 (4.089 nel 2020 e 1.348 nel 2019) e con un valore della produzione di euro 1.132.187 (euro 1.000.844 nel 2020). Il patrimonio netto è pari a euro 89.027 nel 2021 (81.273 nel 2020).

²⁰ Ad esempio: Multiappro, Eu-portraits, Transogood, Intermodaria, Med.i.t.a., Interreg Adraform, Portrain, FSE Asse V "Il lavoro nel porto sicuro, Cooperandia, Safeadria, Vet. Port. Intempo.

9. CONTENZIOSO

Nel corso dell'anno 2021 sono stati gestiti numerosi contenziosi aventi significativi impatti sul bilancio dell'Ente.

Fra questi particolare rilevanza hanno quelli per risarcimento danni da patologie conseguenti ad esposizione ad amianto. La tematica è ricorrente, tanto che negli ultimi dieci anni l'AdSP MAS ha versato circa 25 milioni di euro a titolo risarcitorio per tali danni. In particolare, nel 2021 l'Ente ha risarcito circa euro 6 milioni (5.000.000 nel 2020 e 2.611.000 nel 2019) e sono circa quaranta le cause ancora pendenti nei vari gradi di giudizio. Va aggiunto che il 2021 ha visto azioni di rivalsa dell'INAIL nei confronti dell'Ente, per euro 1.187.805 (4.250.000 nel 2020).

Con riferimento ai contenziosi "attivi", è ancora pendente in secondo grado un ricorso amministrativo avviato dall'Ente contro il Mims per la corresponsione di un importo pari a euro 1.639.155,53 vantato a titolo di contributo per la manutenzione ordinaria di opere portuali. L'Autorità riferisce che con sentenza n. 6694/2022 del 29 Luglio 2022 il Consiglio di Stato, accogliendo parzialmente l'appello, ha riformato la sentenza di primo grado del TAR condannando il Ministero al pagamento della somma di euro 327.830,25, per i servizi di manutenzione svolti per l'anno 2003, ultima annualità per la quale esisteva la convenzione sottoscritta.

Il Consiglio di Stato non ha ritenuto di poter accogliere la domanda anche per le annualità 2004 e 2005, per mancata sottoscrizione delle relative convenzioni con il MIT e dunque per assenza di un titolo giuridico idoneo a fondare le pretese relative ai due anni in questione.

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

L'avanzo di amministrazione dell'esercizio 2021 risulta vincolato per euro 10.803.369 per il risarcimento dei danni da esposizione all'amianto, altresì iscritti nel fondo per rischi ed oneri dello stato patrimoniale, nonché per euro 1.639.156 per il menzionato mancato riconoscimento dei contributi ex art. 6 della legge n. 84 del 1994 da parte del Mims.

10. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il consuntivo 2021 è stato approvato dal Comitato di gestione con delibera n.7 del 29 aprile 2022 e successivamente dal Mims, su parere favorevole del Mef, con nota dell'8 luglio 2022; allo stesso sono allegati il prospetto riepilogativo delle spese per missioni e programmi, l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti e il Piano dei conti integrato. Il risultato di esercizio nel 2021 è pari ad euro 2.225.759 (euro 425.236 nel 2020 ed euro 10.502.315 nel 2019). Il Collegio dei revisori dei conti ha dato atto che il conto consuntivo dell'esercizio 2021 è stato redatto in conformità al vigente Regolamento di amministrazione e contabilità. Per quel che riguarda le norme sul contenimento della spesa pubblica lo stesso Collegio ha dato atto di aver verificato con esito positivo il rispetto dei limiti imposti dalla legge, applicati ai capitoli finanziati dal contributo istituzionale o a valere su fondi non vincolati ed il corrispondente riversamento al bilancio dello Stato (euro 1.199.629).

10.1 Dati salienti della gestione

Si antepone, per ciascuno degli esercizi 2020 e 2021, all'analisi della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale, un prospetto che espone i saldi contabili più significativi emergenti dai conti consuntivi esaminati, posti a raffronto con quelli degli esercizi precedenti.

Tabella 17 - Principali saldi contabili della gestione

DESCRIZIONE	2020	2021	Δ %
a) Avanzo/disavanzo fin.	7.188.287	48.176.869	570,21
saldo corrente	15.826.697	25.865.161	63,43
saldo in c/capitale	-8.638.409	22.311.708	358,28
b) Avanzo amm.ne	20.280.936	71.405.311	252,08
c) Avanzo economico	425.236	2.225.759	423,42
d) Patrimonio netto	235.948.518	238.174.276	0,94

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

10.2 Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate

Il bilancio di previsione 2021 è stato adottato con delibera del Commissario straordinario n.9 del 16 novembre 2020 e approvato dal Mit con nota del 29 dicembre 2020, acquisito il parere

favorevole del Mef. Nel corso dell'esercizio 2021, lo stesso è stato oggetto di due note di variazione: la prima adottata dal Comitato di gestione con delibera n.7 del 24 settembre 2021, approvata dal Mims con nota prot. n.31856 del 2 novembre 2021 e la seconda adottata dal Comitato di gestione con delibera n. 15 del 29 novembre 2021, approvata dal Mims con nota prot. n. 624 del 10 gennaio 2022.

La gestione 2021 si è conclusa con un avanzo finanziario di competenza di euro 48.176.869, dato dalla differenza tra accertamenti (euro 124.970.800) e impegni (euro 76.793.931).

Il risultato di amministrazione per il medesimo anno ammonta a euro 71.405.311, dato dalla somma del risultato di competenza (euro 48.176.869), dall'avanzo di amministrazione degli esercizi precedenti (euro 20.280.936) e dal saldo positivo nella variazione dei residui (euro 2.947.505).

Le entrate complessivamente accertate per l'anno 2021 ammontano ad euro 124.970.800 superiori di euro 22.267.843 rispetto a quelle indicate nel bilancio preventivo 2021 (euro 102.702.957). Le uscite complessivamente impegnate ammontano ad euro 76.793.931 inferiori di euro 19.358.544 rispetto a quelle indicate nel bilancio preventivo 2021 (euro 96.152.475).

Le tabelle seguenti raccolgono i dati relativi alle entrate accertate ed alle uscite impegnate, ponendo a raffronto il bilancio per il 2021 con quello del precedente esercizio.

Tabella 18 - Andamento entrate accertate e uscite impegnate

		2020	2021	Scostamento	Δ%
ENTRATE	Correnti	42.183.670	50.838.284	8.654.614	20,52
	c/capitale	16.468.265	70.008.036	53.539.771	325,11
	P. di giro	4.225.812	4.124.480	-101.332	-2,40
	Totale	62.877.747	124.970.800	62.093.053	98,75
USCITE	Correnti	26.356.974	24.973.123	-1.383.851	-5,25
	c/capitale	25.106.674	47.696.328	22.589.654	89,97
	P. di giro	4.225.812	4.124.480	-101.332	-2,40
	Totale	55.689.459	76.793.931	21.104.472	37,90
Saldo gest. corr.		15.826.696	25.865.161	10.038.465	63,43
Saldo gest. capit.		-8.638.409	22.311.708	30.950.117	358,28
Saldo di competenza		7.188.287	48.176.869	40.988.582	570,21
Utilizzo avanzo amm.ne		11.472.470	20.280.936	8.808.466	76,78
Saldo finale		18.660.758	68.457.805	49.797.047	266,85
Saldo residui		1.620.178	2.947.505	1.327.327	81,92
Risultato di amministrazione		20.280.936	71.405.311	51.124.375	252,08

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

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

Tabella 19 - Andamento entrate e delle uscite

	Consuntivo 2021	Previsione 2021	Scostamento consuntivo- previsione 2021	Consuntivo 2020	Scostamento consuntivi 2021-2020
ENTRATE					
Avanzo di Amm.ne iniziale	20.280.936	20.280.936	0	11.472.470	8.808.466
Correnti	50.838.284	47.338.863	3.499.421	42.183.670	8.654.614
Conto capitale	70.008.036	77.545.650	-7.537.614	16.468.265	53.539.771
Partite di Giro	4.124.480	7.528.000	-3.403.520	4.225.812	-101.332
Totale	145.251.736	152.693.449	-7.441.713	74.350.217	70.901.519
USCITE					
Correnti	24.973.123	30.151.500	-5.178.377	26.356.973	-1.383.850
Conto capitale	47.696.328	88.823.314	-41.126.986	25.106.674	22.589.654
Partite di Giro	4.124.480	7.528.000	-3.403.520	4.225.812	-101.332
Totale	76.793.931	126.502.814	-49.708.883	55.689.459	21.104.472
Risultato di competenza	68.457.805	26.190.635	42.267.170	18.660.758	49.797.047
Variazioni nei residui	2.947.505	0	2.947.505	1.620.178	1.327.327
Ris. di amministrazione	71.405.311	26.190.635	45.214.676	20.280.936	51.124.375

Fonte: Corte dei conti su dati AdSP

Le entrate correnti (Titolo I), accertate nel corso della gestione 2021, ammontano ad euro 50.838.284, in aumento rispetto a quelle accertate nell'anno precedente di euro 8.654.614 per effetto della ripresa dei traffici rispetto al 2020, esercizio fortemente influenzato dalla pandemia da Covid-19. La differenza tra accertamenti 2021 e previsione definitiva ammonta ad euro 3.499.421, imputabile prevalentemente ai maggiori accertamenti per tassa di ancoraggio e canoni demaniali. Nell'ambito dei canoni demaniali gli accertamenti di competenza ammontano a euro 25.429.322, con un aumento di euro 5.655.204 rispetto al precedente esercizio (euro 19.774.118), di cui riscossi euro 13.232.616, restando quindi da riscuotere euro 12.196.706. Il gettito delle entrate tributarie accertate presenta un aumento di euro 3.198.005 rispetto al precedente esercizio passando da euro 20.062.297 del 2020 a euro 23.260.302 del 2021. Delle somme complessivamente accertate in competenza, pari ad euro 50.838.284, sono state incassate euro 30.326.879, mentre restano da incassare euro 14.511.406. Le entrate accertate in bilancio in conto capitale nell'anno 2021 (Titolo II) ammontano ad euro 70.008.036, superiori rispetto a quelle accertate nell'anno precedente di euro 53.539.771 (euro

16.468.265) ed inferiori rispetto a quelle definitive previste per l'anno 2021 di euro 7.537.614 (euro 77.545.650). Le maggiori entrate in conto capitale rispetto al precedente esercizio, pari ad euro 53.539.771, sono ascrivibili prevalentemente ai finanziamenti dello Stato (euro 69.923.643) accertati nel 2021. La differenza negativa tra accertamenti 2021 e previsione definitiva ammonta ad euro -7.441.713, ed è ascrivibile prevalentemente a operazioni finanziarie a breve termine per euro -5.000.000.

Le uscite correnti (Titolo I), impegnate nel corso del 2021, ammontano a euro 24.973.123, inferiori rispetto a quelle indicate nella previsione definitiva (euro 30.151.500). La differenza negativa tra impegni 2021 e previsione definitiva ammonta ad euro -5.178.377 e risiede principalmente nella riduzione degli oneri per il personale in attività di servizio (-1.919.281 euro) delle spese per acquisto di beni di consumo e servizi (-341.866 euro), delle uscite per prestazioni istituzionali (-1.544.712 euro), dei trasferimenti passivi (-593.115 euro) e delle spese per liti, arbitrati e risarcimenti (-371.761 euro). Le spese impegnate nel corso dell'anno 2021 risultano inferiori rispetto a quelle dell'anno precedente (euro 26.356.974). Delle somme complessivamente impegnate in competenza, pari ad euro 24.973.123, sono state pagate euro 17.242.279, mentre restano da pagare euro 7.730.844.

Per quanto riguarda la voce "Oneri per il personale" (euro 6.324.719), si evidenzia che all'interno di detta categoria sul capitolo di bilancio, "Oneri derivanti dalla contrattazione decentrata o aziendale", le spese consuntivate ammontano ad euro 744.211,40, contenute, pertanto, nello stanziamento di bilancio di previsione approvato, pari ad euro 1.100.000.

Le spese in conto capitale impegnate nel 2021 ammontano a euro 47.696.328 (di cui euro 43.392.349 per investimenti *in itinere* in beni di uso durevole ed opere immobiliari), inferiori rispetto a quelle previste definitivamente di euro 41.126.986 e maggiori rispetto a quelle impegnate nell'anno precedente (euro 25.106.674). Il saldo positivo di euro 22.311.708 tra gli impegni in conto capitale (euro 47.696.328) e le entrate accertate allo stesso titolo (euro 70.008.036) discende prevalentemente dalla riscossione dell'annualità dei contributi riconosciuti a valere sul PNRR (euro 24.367.314) per i quali è presente apposito vincolo sull'avanzo di amministrazione. Delle somme complessivamente impegnate in conto capitale, pari ad euro 47.696.328, sono state pagate euro 4.874.573, mentre restano da pagare euro 42.821.755.

In conclusione, le spese complessivamente impegnate (Titoli I, II e III) ammontano a euro

76.793.931, di cui pagate per euro 25.666.538 e da pagare euro 51.127.393, mentre le entrate complessivamente accertate (Titoli I, II e III) ammontano a euro 124.970.800, di cui riscosse euro 73.326.274, restando quindi da riscuotere euro 51.644.526.

Appare evidente l'esistenza di tempi lunghi nella spesa e nella realizzazione degli interventi programmati, a fronte delle cospicue assegnazioni di fondi, anche europei, che si riflette negativamente sull'operatività degli scali.

Tabella 20 - Rendiconto finanziario - Parte entrata

Denominazione	2020	2021	Δ %
<i>TITOLO I - ENTRATE CORRENTI</i>			
UPB 1.1 - Entrate derivanti da trasferimenti correnti			
Trasferimenti da Stato	757.941	-	-100
Trasferimenti da Regioni	-	-	-
Trasferimento da Comuni e Province	-	-	-
Trasferimenti da altri Enti	1.044.809	784.488	-24,92
UPB 1.2 - Entrate diverse			
Entrate Tributarie	20.062.297	23.260.302	15,94
Entrate da vendita beni e servizi			
Redditi e proventi patrimoniali	19.927.831	25.612.889	28,53
Poste correttive e compensative uscite correnti	364.315	1.156.720	217,51
Entrate non classificabili in altre voci	26.477	23.886	-9,79
TOTALE ENTRATE CORRENTI	42.183.670	50.838.284	20,52
<i>TITOLO II - ENTRATE IN C/CAPITALE</i>			
UPB 2.1 - Entrate da alienazione beni patrimoniali e riscossione. Crediti			
Alienazione di immobili e diritti reali	-	-	0,00
Alienazioni di immobilizzazioni tecniche	1.906	3.800	99,37
Realizzo di valori mobiliari	-	-	0,00
Riscossione di crediti	622.844	80.593	-87,06
UPB 2.2 - Entrate derivanti da trasferimenti (c/capitale)			
Trasferimenti dallo Stato	12.168.051	69.923.643	474,65
Trasferimenti dalle Regioni	2.845.464	-	-100,00
Trasferimenti da Comuni e Province	-	-	0,00
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	830.000	-	-100,00
UPB 2.3 - Entrate derivanti da accensione di prestiti			
Assunzione di mutui	-	-	0,00
Assunzione di altri debiti finanziari	-	-	0,00
Emissione di obbligazioni	-	-	0,00
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	16.468.265	70.008.036	325,11
<i>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</i>			
UPB 3.1 - Entrate aventi natura di partita di giro			
Entrate aventi natura di partita di giro	4.225.812	4.124.480	-2,40
TOTALE ENTRATE PER PARTITE DI GIRO	4.225.812	4.124.480	-2,40
<i>Riepilogo dei titoli</i>			
TITOLO I - ENTRATE CORRENTI	42.183.670	50.838.284	20,52
TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE	16.468.265	70.008.036	325,11
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	4.225.812	4.124.480	-2,40
TOTALE GENERALE ENTRATE	62.877.747	124.970.800	98,75

Fonte: AdSP

Nel 2021 le entrate tributarie (tasse su merci imbarcate e sbarcate, tassa di ancoraggio, proventi derivanti dalle autorizzazioni per operazioni portuali ed attività svolte nel porto) si attestano a circa 23 milioni di euro, risultando in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente (circa

euro 20 mln).

La tabella che segue evidenzia il dettaglio delle entrate tributarie dal 2020 al 2021.

Tabella 21 - Entrate tributarie

Descrizione	2020	2021	Incid. %	Diff.	Δ %
Gettito della tassa portuale	13.438.701	14.423.925	62,01	985.224	7,33
Gettito della tassa erariale					
Gettito delle tasse di ancoraggio	5.486.539	7.518.048	32,32	2.031.509	37,03
Proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui art. 16 l. n. 84 del 1994	977.747	1.045.719	4,50	67.972	6,95
Proventi di autorizzazioni per attività svolte nel porto (art. 68 Cod. Navig.)	159.310	272.609	1,17	113.299	71,12
Totale	20.062.297	23.260.302		3.198.005	15,94

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Redditi e proventi patrimoniali sono costituiti da canoni demaniali, per un importo di 25,43 mln (concessioni con licenza e pluriennali), canoni di affitto di beni patrimoniali per euro 183 mila, interessi di mora e interessi attivi su titoli, depositi e c/c per 567 euro. I canoni anticipati su futuri esercizi (183 mila) formano i risconti ai fini civilistici (voce E 2 dello stato patrimoniale) mentre i canoni demaniali accertati relativi al porto di Chioggia ammontano nel 2021 a euro 1.021 mila.

Tabella 22 - Redditi e proventi patrimoniali

Descrizione	2020	2021	Incid %	Diff.	Δ %
Canoni concess. aree demaniali banchine	19.774.118	25.429.322	99,28	5.655.204	28,60
Canoni di affitto di beni patrimoniali	153.000	183.000	0,71	30.000	19,61
Interessi attivi	714	567	0,00	-147	-20,59
Altri proventi patrimoniali	0	0	0,00	0	0,00
Totale	19.927.832	25.612.889		5.685.057	28,53

Fonte: Rendiconto gestionale AdSP

Tabella 23 - Rendiconto finanziario - parte uscita

	2020	2021	Δ%
<i>TITOLO I - USCITE CORRENTI</i>			
UPB 1.1 - Funzionamento			
Uscite per gli organi dell'Ente	345.172	321.646	-6,82
Oneri per il personale in attività di servizio	6.117.760	6.324.719	3,38
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	1.782.733	1.992.134	11,75
UPB 1.2 - Interventi diversi			
Uscite per prestazioni istituzionali	6.442.353	5.770.288	-10,43
Trasferimenti passivi	3.389.305	2.470.386	-27,11
Oneri finanziari	712.062	508.525	-28,58
Oneri tributari	435.539	471.854	8,34
Poste correttive e compensative di entrate correnti	3.974	1.784.702	44809,46
Uscite non classificabili in altre voci	7.128.075	5.328.868	-25,24
UPB 1.3 - Oneri comuni			
UPB 1.4 - Trattamenti quiescenza integrativi e sostitutivi			
Oneri per il personale in quiescenza	0	0	
Accantonamento al Trattamento di Fine Rapporto	0	0	
UPB 1.5 - Accantonamenti a f.do rischi ed oneri			
TOTALE USCITE CORRENTI	26.356.974	24.973.123	-5,25
<i>TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE</i>			
UPB 2.1 - Investimenti			
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari ed investimenti	21.059.578	43.392.349	106,05
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	175.129	267.335	52,65
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari	4.705	0	-100,00
Concessione di crediti ed anticipazioni	19.120	10.000	-47,70
Indennità di anzianità e similari al personale	321.197	416.060	29,53
UPB 2.2 - Oneri comuni			
Rimborso di mutui	3.526.946	3.610.584	2,37
Rimborsi di anticipazioni passive			
Rimborsi di obbligazioni			
Restituzione alle gestioni autonome di anticipazioni			
Estinzione debiti diversi			
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	25.106.674	47.696.328	89,97
<i>TITOLO III - PARTITE DI GIRO</i>			
UPB 3.1 - Uscite aventi natura di partita di giro			
Uscite aventi natura di partita di giro	4.225.812		-100,00
TOTALE USCITE PER PARTITE DI GIRO	4.225.812	4.124.480	-2,40
Riepilogo dei titoli			
TITOLO I - USCITE CORRENTI	26.356.974	24.973.123	-5,25
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE	25.106.674	47.696.328	89,97
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	4.225.812	4.124.480	-2,40
TOTALE GENERALE DELLE USCITE	55.689.459	76.793.931	37,90

Fonte: Bilancio AdSP

Le uscite per gli organi dell'Ente, attestandosi a circa euro 322 mila, risultano in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (- 6,82 per cento); gli oneri per il personale sono in aumento rispetto al 2020 (3,38 per cento) e risultano pari ad euro 6.324.719.

Le uscite per prestazioni istituzionali risultano in diminuzione nel 2021 di circa il 10 per cento

sul 2020, attestandosi a euro 5,77 mln.

I trasferimenti passivi, pari a euro 2,47 mln, risultano in diminuzione del 27,11 per cento rispetto al 2020. L'importo è relativo alle somme erogate a titolo di contributo alle società che svolgono attività connesse allo sviluppo dello scalo portuale (euro 901 mila), alle spese per la partecipazione a progetti europei, nazionali e regionali (euro 1.480 mila), nonché alle spese sostenute per il sostegno dell'occupazione e del rinnovamento ex art. 17, comma 15 bis legge n. 84 del 1994 (euro 89 mila).

Le uscite non classificabili in altre voci, pari a 5,33 mln, risultano in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (7,12 mln). L'importo della categoria è relativo alle sentenze di condanna del Tribunale di Venezia al risarcimento dei danni da esposizione all'amianto del personale della ex Compagnia lavoratori portuali (4,13 mln), al versamento al bilancio dello Stato previsto dal comma 594 dell'art. 1 della legge n. 160 del 2019 (1,19 mln) e dall'art. 6, comma 21 del decreto-legge n. 78 del 2010 (3 mila euro). Rispetto al dato dello scorso esercizio si rileva una diminuzione della spesa per risarcimenti di 1,8 mln.

Si evidenzia un forte incremento delle "Poste correttive e compensative di entrate correnti" (da euro 3.974 nel 2020, ad euro 1.784.702 nel 2021) dovuto prevalentemente al rimborso riconosciuto a una società per gli investimenti dalla stessa realizzati per l'adeguamento dell'area "ex Cipi Sartor" a *Terminal* portuale.

Le spese d'investimento aumentano dell'89,97 per cento rispetto al 2020 (da euro 26 mln a euro 48 mln) e riguardano la realizzazione di opere portuali ed immobiliari, per sviluppo strategico del porto, manutenzione straordinaria e ristrutturazione di banchine, strade, piazzali e fabbricati, per escavi di canali ed accosti portuali e smaltimento dei relativi fanghi.

10.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui

L'avanzo di amministrazione ammonta ad euro 71.405.310,52, con una variazione positiva di circa 51 milioni rispetto all'avanzo di amministrazione registrato al 31 dicembre 2020, di euro 20.280.936. L'esito descritto è effetto del saldo di competenza di euro 48.176.869 e del risultato positivo derivante dalla gestione dei residui pari ad euro 2.947.505. I residui attivi al 31.12.2021 ammontano a complessivi euro 222.112.672, aumentati di euro 39.137.596 rispetto a quelli iniziali (euro 182.975.076); di essi, euro 51.644.526 derivano dalla gestione di competenza ed euro 170.468.146 provengono dalla gestione dei residui degli anni precedenti. Il totale dei

residui passivi al 31 dicembre 2021 ammonta ad euro 256.539.441, aumentati di euro 15.440.465 rispetto a quelli iniziali (euro 241.098.976); di essi euro 51.127.393 derivano dalla gestione di competenza ed euro 205.412.048 provengono dalla gestione dei residui degli anni precedenti. Nell tabella che segue, si fornisce il dettaglio per anno di formazione relativo ai residui attivi provenienti dalla gestione degli anni precedenti.

Tabella 24 - Residui attivi per anno di formazione

ANNO	RESIDUI AL 31/12/2021
2000	458,69
2003	327.830,95
2004	665.321,53
2005	675.935,85
2006	110.129,11
2007	31.285,24
2008	61.762,88
2009	20.930,80
2010	35.066,11
2011	111.951,34
2012	98.327,47
2013	282.472,70
2014	1.229.952,47
2015	9.386.964,71
2016	23.058.389,68
2017	45.575.273,36
2018	73.212.307,60
2019	1.018.830,34
2020	14.564.955,10
TOTALE	170.468.145,93

Rispetto al totale complessivo, pari ad euro 222.112.672,03, si sottolinea che circa l'88 per cento dei residui attivi, pari ad euro 194.666.916,41, consiste in contributi da parte dello Stato o di altri Enti per la realizzazione di investimenti e opere infrastrutturali il cui incasso è strettamente correlato alla realizzazione delle opere stesse. Un ulteriore 9 per cento, pari ad euro 19.695.077,82, consiste nei residui da concessioni demaniali. Il rimanente 3,5 per cento è composto prevalentemente da contributi per la realizzazione di progetti europei (0,9 per cento), recuperi di spese da terzi (circa l'1 per cento), contributi dello Stato per manutenzioni (circa 0,7 per cento) e partite di giro (circa 0,4 per cento).

L'analisi per esercizio di provenienza fa emergere come il 16 per cento dei residui, pari ad euro 36.096.779,53, presenti una vetustà superiore ai 5 anni (periodo fino al 2016). Di questi euro 29.914.660,48 sono contributi ex MISE, mentre l'importo di euro 1.639.155,53 è costituito dai contributi attesi dallo Stato per manutenzioni ordinarie, ex art. 6, legge n. 84 del 1994. Il

mantenimento di tali importi consegue alla pendenza della causa legale avverso il Mims, per il mancato pagamento delle somme relative alla manutenzione ordinaria delle parti comuni in ambito portuale per gli anni 2003, 2004 e 2005 il cui potenziale mancato riconoscimento trova copertura nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione nonché nel fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2021²¹. Si sottolinea infine che il totale dei residui attivi finali (pari ad euro 222.112.672,03) è aumentato del 21 per cento rispetto a residui attivi iniziali (pari ad euro 182.975.075,88) in conseguenza delle dilazioni dei pagamenti per canoni demaniali concessa dall'Ente, nonché dagli ulteriori contributi accertati e non incassati nel corso dell'esercizio al netto degli incassi ricevuti a valere su finanziamenti già assegnati.

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

Tabella 25 - Residui passivi per anno di formazione

ANNO	RESIDUI AL 31/12/2021
2006	2.611,37
2007	8.043,07
2008	67.430,37
2009	83.950,67
2010	3.695.040,73
2011	303.155,60
2012	3.437,06
2013	757.877,33
2014	2.625.116,47
2015	13.891.153,64
2016	24.207.772,45
2017	45.716.922,31
2018	82.826.746,91
2019	17.180.702,87
2020	14.042.087,01
TOTALE	205.412.047,86

Rispetto al totale complessivo, pari ad euro 256.539.440,71, si sottolinea che circa il 94 per cento dei residui passivi, pari ad euro 240.044.200,13, afferisce alla realizzazione di progetti infrastrutturali *in itinere* alla cui realizzazione è correlato l'incasso dei corrispondenti contributi pubblici (euro 194.666.916,41), come evidenziati tra i residui attivi. Il rimanente 6 per cento è composto prevalentemente da spese di funzionamento (1,5 per cento), da prestazioni

²¹ Come già detto nel paragrafo relativo al "Contenzioso", la causa legale risulta ancora pendente, tuttavia, con sentenza n. 6694/2022 del 29 Luglio 2022 il Consiglio di Stato, accogliendo parzialmente l'appello, ha riformato la sentenza di primo grado del TAR condannando il Ministero al pagamento della somma di euro 327.830,25, per i servizi di manutenzione svolti per l'anno 2003, ultima annualità per la quale esisteva la convenzione sottoscritta.

Il Consiglio di Stato non ha ritenuto di poter accogliere la domanda anche per le annualità 2004 e 2005, per mancata sottoscrizione delle relative convenzioni con il MIT e dunque per assenza di un titolo giuridico idoneo a fondare le pretese relative ai due anni in questione.

istituzionali (2 per cento), dalla partecipazione a progetti europei (1,00 per cento), dai contributi (0,5 per cento) e da spese per liti (0,5 per cento). Circa il 21 per cento, pari ad euro 45.645.588,76 presenta una vetustà superiore ai 5 anni (periodo fino al 2016). Anche per le uscite si sottolinea che il totale dei residui passivi finali (pari ad euro 256.539.440,71) rispetto ai residui passivi iniziali (pari ad euro 241.098.975,87) risulta superiore di euro 15.440.464,84, pari a circa il 6 per cento derivando prevalentemente dalla maggiore spesa per investimenti impegnata, anche a fronte dei nuovi finanziamenti ricevuti.

L'analisi dei residui, attivi e passivi, per anno di provenienza continua a mettere in evidenza il permanere di partite vetuste che meritano di essere attentamente e costantemente valutate, anche per la razionalizzazione dell'attività di investimento. In tale ambito lo stesso Collegio dei revisori dei conti ha raccomandato che l'Ente proceda a dare maggiore impulso all'attività di realizzazione degli interventi infrastrutturali, al fine di contenere la formazione dei residui nell'ottica del progressivo smaltimento degli stessi.

Dagli allegati al Rendiconto generale per l'esercizio 2021 si evince che l'ammontare dell'avanzo di amministrazione indisponibile è di euro 52.212.992,49, di cui:

- euro 240.000 relativi alla parte non utilizzata dell'accantonamento al fondo oneri da destinare, ai sensi dell'art. 17, comma 15 *bis*, della legge n. 84 del 1994, per "sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera" nonché le attività di "formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale", previste dall'art. 8, comma 3 *bis*, della legge n. 84 del 1994;
- euro 12.374.922,29, relativi all'accantonamento complessivo da destinare al fondo per rischi ed oneri, per il sostenimento delle spese per risarcimento dei danni da esposizione all'amianto, tenuto conto del rischio di soccombenza dell'Autorità in ogni singolo contenzioso in essere;
- euro 1.639.155,53, per il mancato riconoscimento dei contributi per le manutenzioni ordinarie ex art. 6, legge n. 84 del 1994 ed oggetto di azione legale avverso il Mise, per il recupero;
- euro 24.367.314,46, corrispondente alla spesa da sostenere grazie al finanziamento ricevuto nel 2021 a seguito di ripartizione del Piano nazionale per gli investimenti

- complementari finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, previsto dal decreto-legge n. 59 del 2021;
- euro 202.814,62, corrispondente alla disponibilità residua sui fondi istituiti a seguito dei finanziamenti concessi dalla legge 3 agosto 1998, n. 295 e dal rifinanziamento della stessa disposto con legge 23 dicembre 2000, n. 388; si tratta di risorse che, nelle more dell'avviata verifica del mantenimento di tali voci in bilancio, si provvede ad accantonare per tenere conto di un eventuale restituzione delle somme predette, ove non utilizzate;
 - euro 10.080,41, corrispondente al 20 per cento del fondo calcolato, ai sensi dell'art. 113 comma 2 del decreto legislativo n. 50 del 2016, e destinato all'acquisto da parte dell'ente di beni, strumentazioni e tecnologie funzionali a progetti di innovazione anche per il progressivo uso di metodi e strumenti elettronici specifici di modellazione elettronica informativa per l'edilizia e le infrastrutture, di implementazione delle banche dati per il controllo e il miglioramento della capacità di spesa e di efficientamento informatico, con particolare riferimento alle metodologie e strumentazioni elettroniche per i controlli;
 - euro 6.487,18, relativi al residuo della quota parte della riduzione dei canoni demaniali concessa e già accantonata nell'esercizio 2020, ai sensi dell'art. 199, comma 1, lettera a) del d. n. 34 del 2020, a riduzione dei canoni ancora da fatturare quale conguaglio del fatturato 2020;
 - euro 5.300.000, relativi alla potenziale riduzione dei canoni demaniali che si prevede di riconoscere al gestore del *terminal* di approdo delle navi da crociera, a causa del divieto di transito imposto alle stesse dal decreto-legge n. 103 del 2021 come pure ai concessionari, per fronteggiare le ripercussioni economiche causate dalla crisi sanitaria da Covid-19, come previsto dal decreto-legge n. 34 del 2020 ed esteso al 2021 dall'art. 4, comma 5 del decreto-legge n. 121 del 2021;
 - euro 8.072.218,00, per la copertura del saldo negativo di competenza esposto nel bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2022, approvato con delibera del Comitato di gestione n. 13 del 28 ottobre 2021.

Tabella 26 - Situazione amministrativa e gestione residui

	2020		2021		Δ %	
Cons. cassa inizio es.	64.755.204		78.404.836		21,08	
Riscossioni						
In c/ competenza	39.064.984		73.326.774		87,70	
In c/ residui	12.867.941	51.932.925	12.204.290	85.531.065	-5,16	64,70
Pagamenti						
In c/ competenza	26.812.276		25.666.538		-4,27	
In c/ residui	11.471.017	38.283.293	32.437.283	58.103.821	182,78	51,77
Cons. cassa inizio fine es.	78.404.836		105.832.079		34,98	
Residui attivi						
esercizi precedenti	159.162.313		170.468.146		7,10	
Esercizio	23.812.763	182.975.076	51.644.526	222.112.672	116,88	21,39
Residui passivi						
esercizi precedenti	212.221.792		205.412.048		-3,21	
Esercizio	28.877.183	241.098.976	51.127.393	256.539.441	77,05	6,40
Avanzo di amministrazione	20.280.936		71.405.311		252,08	

Fonte: Bilancio AdSP

10.4 Conto economico

Il conto economico dell'AdSP è stato redatto in conformità alle disposizioni del Codice civile. L'utile di esercizio ammonta ad euro 2.225.759, in aumento rispetto a quello dell'esercizio precedente pari a euro 425.236. Il valore della produzione ammonta complessivamente ad euro 56.832.552 rispetto al valore complessivo di euro 44.758.206 del 2020. I ricavi sono costituiti principalmente dai proventi dei canoni demaniali, pari ad euro 26.151.895, dalle tasse portuali e di ancoraggio, pari ad euro 21.941.973, dai contributi in conto esercizio, pari ad euro 784.488 oltre che dai ricavi e proventi diversi pari ad euro 5.733.452. Tale voce comprende proventi straordinari per 1.265.907 euro. L'aumento rispetto al precedente esercizio del valore della produzione, pari ad euro 12.074.346, è riconducibile prevalentemente ai maggiori ricavi da tasse portuali e di ancoraggio conseguenti alla ripresa dei traffici successivamente alle restrizioni imposte dall'emergenza sanitaria da Covid-19 e dai maggiori canoni demaniali in quanto nel corso del precedente esercizio è stata concessa la riduzione degli stessi dall'Autorità in applicazione dell'art. 199 del decreto-legge n. 34 del 2020 (Decreto Rilancio).

I costi totali dell'esercizio ammontano a euro 53.684.397, esclusa IRAP per euro 414.438 classificata con voce a parte nel conto economico. I costi più rilevanti dell'esercizio 2021 attengono ai servizi (euro 8.358.028), agli oneri del personale diretti e riflessi (euro 6.675.221), agli ammortamenti e svalutazioni (euro 12.860.873) e agli oneri diversi di gestione (euro 9.217.570). Tale voce comprende anche gli oneri straordinari (euro 1.216.308) costituiti dai versamenti eseguiti al bilancio dello Stato, dalle minusvalenze e sopravvenienze passive

diverse. L'aumento rispetto al precedente esercizio dei costi di produzione pari ad euro 10.467.553 è riconducibile, nonostante una diminuzione degli ammortamenti, prevalentemente ai maggiori accantonamenti effettuati dall'Ente per tenere conto di rischi ed oneri futuri, valorizzati complessivamente alla voce 13 della Tabella 27 quali "altri accantonamenti".

I proventi e oneri finanziari presentano un saldo negativo di euro 507.959, determinato dagli oneri finanziari (euro 508.525) al netto di altri proventi finanziari (euro 567).

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

Descrizione	2020	2021	Δ %
A Valore detta produzione:	42.394.547	55.566.645	31,07
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	998.642	1.064.023	6,55
2) variazioni rimanenze di prodotti in corso			
3) variazioni lavori in corso su ordinazione			
4) incrementi immobilizzazioni lavori interni			
5) altri ricavi e proventi	41.395.905	54.502.622	31,66
a) tasse portuali	18.925.240	21.941.973	15,94
b) concessioni demaniali	19.827.959	26.151.895	31,89
c) contributi c.to esercizio	1.802.750	784.488	-56,48
d) recuperi oneri di personale	40.993	46.274	12,88
e) recuperi spese diverse	323.323	1.110.446	243,45
f) ricavi e proventi diversi	475.640	4.467.545	839,27
B Costi detta produzione:	42.013.626	52.468.089	24,88
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo	32.495	37.894	16,61
7) per servizi	8.174.307	8.358.028	2,25
8) per godimento di beni di terzi	118.701	128.628	8,36
9) per il personale:	6.434.680	6.675.221	3,74
a) salari e stipendi	4.605.472	4.739.413	2,91
b) oneri sociali	1.213.371	1.287.071	6,07
c) trattamento di fine rapporto	315.772	349.928	10,82
d) trattamento di quiescenza e simili			
e) altri costi	300.065	298.810	-0,42
10) ammortamenti e svalutazioni:	15.882.261	12.860.873	-19,02
a) amm.to immobilizzazioni immateriali	11.749.727	9.131.934	-22,28
b) amm.to immobilizzazioni materiali	4.022.624	3.623.540	-9,92
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
d) svalutazione crediti attivo circolante	109.909	105.399	-4,10
11) variazioni rimanenze (+/-)			
12) accantonamenti per rischi			
13) altri accantonamenti	1.831.119	16.406.183	795,96
14) oneri diversi di gestione	9.540.062	8.001.262	-16,13
DIFFERENZA A-B	380.921	3.098.556	713,44
C Proventi ed oneri finanziari	-711.349	-507.958	28,59
15) proventi da partecipazioni (+)			
a) da controllate			
b) da collegate			
c) da altri			
16) altri proventi finanziari (+)	714	567	-20,59
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
b) da titoli immobilizzati non partecipazioni			
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante			
d) proventi diversi dai precedenti	714	567	-20,59
17) interessi e altri oneri finanziari (-)	712.062	508.525	-28,58
17-bis) utili e perdite su cambi (+/-)			
D Rettifiche di valore di attività finanziarie			
18) rivalutazioni (+)			
19) svalutazioni (-)			
E Proventi ed oneri straordinari (+/-)	1.160.441	49.599	-95,73
20) proventi da alienazioni con separata indicazione plusvalenza non iscrivibile al n. 5	1.541.124	204.831	7,72
a) alienazioni i cui ricavi non iscrivibili al n. 5	1.156	2.472	113,84
21) oneri straordinari con separata indic.ne minusvalenze da alienazioni i cui effetti contab. non sono iscrivibili al n. 14	-1.203.218	-1.216.307	49,82
22) sopravv. attive e insuss. passivo/gest. residui	864.470	1.330.050	46,7
23) sopravv. passive e insuss. dell'attivo/gest. residui	-41.934	-268.974	78,88
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	830.013	2.640.197	-92,4
22) imposte sul reddito dell'esercizio (-)	404.777	414.438	-3,31
23) UTILE DELL'ESERCIZIO	425.236	2.225.759	423,42

Fonte: Bilancio AdSP

La tabella seguente evidenzia i dati di conto economico del 2020 e 2021 che l'Ente ha riclassificato (decreto legislativo. 18 agosto 2015, n. 139).

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

Descrizione	2020	2021	Δ%
A) Valore detta produzione:	44.758.206	56.832.552	26,98
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	998.642	1.064.023	6,55
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso			
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione			
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni			
5) altri ricavi e proventi	43.759.564	55.768.528	27,44
a) tasse portuali	18.925.240	21.941.973	15,94
b) concessioni demaniali	19.827.959	26.151.895	31,89
c) contributi in conto esercizio	1.802.750	784.488	-56,48
d) recuperi oneri di personale	40.993	46.274	12,88
e) recuperi spese diverse	323.323	1.110.446	243,45
f) ricavi e proventi diversi	2.839.299	5.733.452	101,93
B) Costi detta produzione:	43.216.844	53.684.397	24,22
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo	32.495	37.894	16,61
7) per servizi	8.174.307	8.358.028	2,25
8) per godimento di beni di terzi	118.701	128.628	8,36
9) per il personale:	6.434.680	6.675.221	3,74
a) salari e stipendi	4.605.472	4.739.413	2,91
b) oneri sociali	1.213.371	1.287.071	6,07
c) trattamento di fine rapporto	315.772	349.928	10,82
d) trattamento di quiescenza e simili			
e) altri costi	300.065	298.810	-0,42
10) ammortamenti e svalutazioni:	15.882.261	12.860.873	-19,02
a) amm.to immobilizzazioni immateriali	11.749.727	9.131.934	-22,28
b) amm.to immobilizzazioni materiali	4.022.624	3.623.540	-9,92
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	109.909	105.399	-4,10
11) variazioni rimanenze (+/-)			
12) accantonamenti per rischi			
13) altri accantonamenti	1.831.119	16.406.183	795,96
14) oneri diversi di gestione	10.743.280	9.217.570	-14,20
DIFFERENZA A-B	1.541.362	3.148.155	104,25
C) Proventi ed oneri finanziari	-711.349	-507.959	28,59
15) proventi da partecipazioni (+)			
a) da controllate			
b) da collegate			
c) da altri			
16) altri proventi finanziari (+)	714	567	-20,59
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
b) da titoli immobilizzati non partecipazioni			
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante			
d) proventi diversi dai precedenti	714	567	-20,59
17) interessi e altri oneri finanziari (-)	712.062	508.525	-28,58
17-bis) utili e perdite su cambi (+/-)			
D) Rettifiche di valore di attività/passività finanziarie			
18) rivalutazioni (+)			
19) svalutazioni (-)			
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	830.013	2.640.196	218,09
22) imposte sul reddito dell'esercizio (-)	404.777	414.438	2,39
23) UTILE DELL'ESERCIZIO	425.236	2.225.758	423,42

Fonte: Bilancio AdSP

10.5 Stato patrimoniale

La tabella che segue espone i dati dello stato patrimoniale al 31 dicembre 2021.

Tabella 29 - Stato patrimoniale attività

ATTIVITA'	2020	2021	Δ%
IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
1) Costi d'impianto e di ampliamento			
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità			
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere di ingegno			
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili			
5) Avviamento			
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	127.287.731	109.298.812	
7) Manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi			
8) Altre	13.479.461	25.101.496	86,22
Totale	140.767.192	134.400.307	-4,52
II. Immobilizzazioni materiali			
1) Terreni e fabbricati	114.099.244	117.073.565	2,61
2) Impianti e macchinari	3.175.663	2.954.024	-6,98
3) Attrezzature industriali e commerciali	19.058	14.946	-21,58
4) Automezzi e motomezzi	23.547	16.819	-28,57
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	97.652.308	130.307.634	33,44
6) Diritti reali di godimento			
7) Altri beni	219.360	190.487	-13,16
Totale	215.189.178	250.557.475	16,44
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1) partecipazioni in:			
a) imprese controllate	115.269.510	115.269.510	0
b) imprese collegate			
c) imprese controllanti			
d) altre imprese	170.181	170.181	0
e) altri enti			
2) crediti			
a) verso imprese controllate		117.000	100
b) verso imprese collegate			
c) verso lo Stato e altri soggetti pubblici			
d) verso altri	2.320.479	2.568.333	10,68
3) altri titoli			
4) crediti finanziari diversi			
Totale	117.760.171	118.125.024	0,31
Totale immobilizzazioni (B)	473.716.541	503.082.806	6,20

ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze			
1)Materie prime, sussidiarie e di consumo			
2)Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			
3)Lavori in corso			
4)Prodotti finiti e merci			
5)Acconti			
Totale			-
II. Residui attivi			
1)Crediti verso utenti, clienti ecc.	16.977.481	14.313.085	-15,69
2)Crediti verso iscritti, soci e terzi			
3)Crediti verso imprese controllate e collegate	611.977	962.695	57,31
4)Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici			
4-bis) Crediti tributari			
5)Crediti verso altri	161.982.330	203.336.143	25,53
Totale	179.571.788	218.611.923	21,74
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
1)Partecipazioni in imprese controllate			
2)Partecipazioni in imprese collegate			
3)Altre partecipazioni			
4)Altri titoli			
Totale			
IV. Disponibilità liquide			
1)Depositi bancari e postali	78.404.836	105.832.079	34,98
2)Assegni			
3)Denaro e valori in cassa			
4)C/C contabilità speciale tesoreria			
Totale	78.404.836	105.832.079	34,98
Totale attivo circolante (C)	257.976.624	324.444.002	25,76
RATEI E RISCOINTI			
1)Ratei attivi			
2)Risconti attivi			
Totale ratei e risconti (D)			
Totale attivo	731.693.165	827.526.809	13,10

Fonte: AdSP

Tabella 30 – Stato patrimoniale passività

PASSIVITA'	2020	2021	Δ%
A) PATRIMONIO NETTO			
I. Fondo di dotazione	225.020.968	235.523.282	4,67
II. Riserve obbligatorie e derivanti da leggi			
III. Riserve di rivalutazione			
IV. Contributi a fondo perduto			
V. Contributi per ripiano disavanzi			
VI. Riserve statutarie			
VII. Altre riserve distintamente indicate			
VIII. Avanzo (Disavanzo) economico esercizi precedenti	10.502.315	425.236	-95,95
IX. Avanzo (Disavanzo) economico dell'esercizio	425.236	2.225.759	423,42
Totale Patrimonio netto (A)	235.948.518	238.174.276	0,94
B) CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE			
1) Per contributi a destinazione vincolata			
2) Per contributi indistinti per la gestione			
3) Per contributi in natura			
Totale contributi in conto capitale (B)			
C) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili			
2) Per imposte			
3) Per altri rischi ed oneri futuri	1.871.119	18.124.224	868,63
4) altri			
Totale Fondi rischi ed oneri futuri (C)	1.871.119	18.124.224	868,63
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO (D)	2.233.632	2.489.009	11,43
E) RESIDUI PASSIVI, con separata indicazione, per ciascuna voce degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo			
1) Obbligazioni			
2) Verso banche	79.540.780	75.930.196	-4,54
3) Verso altri finanziatori			
4) Acconti	202	5.454	2600,00
5) Debiti verso fornitori	1.790.593	3.517.013	96,42
6) Rappresentati da titoli di credito			
7) Verso imprese controllate, collegate e controllanti	102.955	469.527	356,05
8) Debiti tributari	592.307	406.175	-31,42
9) Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale		235.678	100,00
10) Debiti verso iscritti, soci e terzi per prestazioni dovute			
11) Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici			
12) Debiti diversi	238.894.573	252.310.650	5,62
Totale Debiti (E)	320.921.409	332.874.691	3,72
F) RATEI E RISCOINTI			
1) Ratei passivi			
2) Risconti passivi	170.718.487	235.864.608	38,16
3) Aggio su prestiti			
4) Riserve tecniche			
Totale ratei e risconti (F)	170.718.487	235.864.608	38,16
Totale passivo e netto	731.693.165	827.526.809	13,10

Fonte: AdSP

I dati esposti evidenziano un incremento dell'attivo che passa da 731 a 827 milioni nel 2021, principalmente relativo all'aumento delle immobilizzazioni materiali.

Queste hanno un valore netto complessivo di euro 250.557.475 (215 mln nel 2020) e comprendono:

- terreni, aree e fabbricati, per euro 117.073.565;
- impianti e macchinari, per euro 2.954.024;
- attrezzature, per euro 14.946;
- mobili, arredi e mezzi di trasporto, per euro 207.306;
- immobilizzazioni materiali in corso di formazione per euro, 130.307.634.

Le immobilizzazioni immateriali, complessivamente pari a 134 mln, sono relative a:

- lavori di escavo e manutenzione dei canali portuali per euro 16.217.598;
- *software*, studi, progetti, ricerca e brevetti vari per euro 182.958;
- altri costi pluriennali per euro 8.700.939;
- immobilizzazioni immateriali in corso di formazione per euro 109.298.812

L'attivo circolante passa da 258 mln a 324 mln, in particolare, a causa dell'aumento dei crediti netti che salgono da 179 mln ad 219 mln.

Le disponibilità liquide sono costituite da depositi bancari e postali per 106 mln, in aumento rispetto al 2020 (78 mln) e sono corrispondenti al saldo risultante alla fine dell'esercizio, come da dichiarazione dell'istituto cassiere.

Il patrimonio netto, anch'esso in crescita rispetto al 2020 per euro 2.225.758, è composto da una dotazione patrimoniale di euro 236 mln (225 mln nel 2020), da utili a nuovo per euro 425.236 (10 mln nel 2020) e dall'utile d'esercizio per euro 2.225.759 (425 mila nel 2020).

Il fondo rischi ed oneri evidenzia un accantonamento pari ad euro 18.124.224, con un aumento di euro 16.253.105 rispetto al 2020 (euro 1.871.119) riferibile, principalmente, ad euro 10.803.369, per rischi di soccombenza delle cause in essere per risarcimento danni da esposizione all'amianto e ad euro 5.300.000, per la potenziale riduzione dei canoni demaniali che l'AdSP prevede di riconoscere al gestore del *terminal* di approdo delle navi da crociera a causa del divieto di transito imposto alle stesse dal decreto-legge n. 103 del 2021, ed ai concessionari per fronteggiare le ripercussioni economiche causate dalla crisi sanitaria da Covid-19, come previsto dal decreto-legge n. 34 del 2020 convertito con legge n. 77 del 2020 ed esteso al 2021 dall'art. 4, comma 5 del decreto-legge 121 del 2021. Il suddetto accantonamento trova corrispondenza nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione.

I debiti sono in aumento da 320 mln del 2020 a 333 mln nel 2021. In particolare, diminuiscono i debiti verso banche (da 79 mln nel 2020 a 76 mln nel 2021) e quelli tributari (da 592 mila nel

2020 a 406 mila nel 2021), mentre aumentano i debiti diversi (da 239 mln nel 2020 a 252 mln nel 2021), quelli verso fornitori (da 1,8 mln a 3,5 mln nel 2021) per prestazioni di servizi, forniture varie ed acquisizioni di immobilizzazioni, quelli verso imprese controllate, collegate e controllanti (da 102 mila a 469 mila nel 2021), gli acconti per anticipi e depositi da restituire (da euro 202 a 5 mila nel 2021) e le esposizioni verso istituti di previdenza che passano da zero a 235 mila nel 2021 (soprattutto per contributi previdenziali sulle retribuzioni del mese di dicembre) . Gli altri debiti, ammontanti a euro 252 mln (239 nel 2020), sono costituiti da: euro 4.468, per debiti diversi verso dipendenti, euro 141.297, verso creditori diversi per depositi, euro 11.739.327, per fatture da ricevere di partite correnti, euro 239.598.772, per fatture da ricevere in conto capitale, euro 221.023, per fatture da ricevere alle partite di giro, euro 594.211, quali contropartita delle fatture da emettere del titolo III dell'entrata (riconciliazione contabilità finanziaria e civilistica) ed infine euro 11.552. per altri debiti diversi, costituiti per euro 13 mln, (11 mln nel 2019) da fatture da ricevere di partite correnti, per euro 225 mln (211 mln nel 2019), per fatture da ricevere di parte capitale. I risconti passivi pari a euro 236 mln (170 mln nel 2020) sono relativi a canoni demaniali fatturati nel 2021 ma di competenza dell'esercizio successivo, per euro 182.795; alla quota relativa agli esercizi successivi dei contributi in conto capitale a finanziamento di immobilizzazioni materiali ed immateriali, per euro 235.681.813. Tale significativo valore è conseguente all' applicazione del metodo indiretto di rilevazione dei contributi pubblici.²²

²² Secondo tale metodo i singoli contributi vengono portati indirettamente a riduzione del costo dell'esercizio in quanto imputati al conto economico nella voce A5 "altri ricavi e proventi" e quindi rinviati per la parte di competenza degli esercizi successivi attraverso l'iscrizione di "risconti passivi".

11. CONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO DELL'ADSP

L'AdSP ha redatto per il terzo anno il bilancio consolidato, come previsto dall'art. 5, commi 14, 73 e 69, del decreto del Presidente della Repubblica 27 febbraio 2003, n. 97 (Regolamento concernente l'amministrazione e la contabilità degli enti pubblici), dando conto della complessiva situazione finanziaria e patrimoniale dell'Ente e delle società partecipate. Nella redazione del consolidato l'Ente ha dichiarato di aver tenuto conto dei principi dettati dalla legge 31 dicembre 2009, n. 196, nonché del disposto dell'articolo 31 del decreto legislativo. 9 aprile 1991, n. 127 e dell'OIC n. 17. Il perimetro di consolidamento - nella specie con formula integrale trattandosi di società interamente partecipate o controllate con rilevanti quote di partecipazione- riguarda le società:

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

Le seguenti tabelle evidenziano i prospetti di conto economico e di stato patrimoniale consolidati relativi agli esercizi 2020 e 2021.

Tabella 31 - Conto economico consolidato AdSP

Raggr.	Descrizione	2020	2021
A	Valore della produzione	53.957.677	67.394.345
B	Costi della produzione	51.726.678	62.981.812
C	Proventi ed oneri finanziari	-622.038	-464.948
D	Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	0	-246.066
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D)	1.608.959	3.701.520
	Imposte sul reddito dell'esercizio	679.525	724.047
	UTILE DELL'ESERCIZIO	929.434	2.977.473

Fonte: AdSP

Tabella 32 - Stato patrimoniale consolidato AdSP - Attivo

Raggr.	Descrizione		2020	2021
A		Crediti verso soci per versam.ti ancora dovuti	0	0
B		Immobilizzazioni	481.417.199	511.512.878
	I	Immobilizzazioni immateriali	143.182.088	136.835.663
	II	Immobilizzazioni materiali	333.364.086	369.804.403
	III	Immobilizzazioni finanziarie	4.871.024	4.872.812
C		Attivo circolante	274.026.644	339.420.072
	I	Rimanenze	135.773	141.681
	II	Crediti	182.592.910	221.809.382
	III	Attività finanziarie non imm.ri	997.875	1.106.287
	IV	Disponibilità	90.300.086	116.362.722
D		Ratei e sconti	608.560	796.133
TOTALE ATTIVO			756.052.403	851.729.083

Fonte: AdSP

Tabella 33 - Stato patrimoniale consolidato AdSP - Passivo

Raggr.	Descrizione		2020	2021
A		Patrimonio netto	247.012.591	249.990.065
	I	Capitale dotazione patrimoniale	225.020.968	235.523.282
	II	Riserva sovrapprezzo azioni	-	-
	III	Riserva di rivalutazione	-	-
	IV	Riserva legale	-	-
	V	Riserve statutarie	-	-
	VI	Altre riserve, distintamente indicate	-	-
	VII	Riserva per op. copertura flussi finanziari attesi	-	-
	VIII	Utili (Perdite) portati a nuovo	10.502.315	425.236
		Capitale e riserve di terzi	1.087.112	1.087.538
		Riserva di consolidamento	9.472.763	9.976.537
		Utili Gruppo	928.679	2.977.048
		Utili di terzi	755	425
B		Fondi per rischi ed oneri	7.533.132	24.136.313
C		Trattamento di fine rapporto	4.600.475	4.787.990
D		Debiti	325.298.430	336.392.101
E		Ratei e risconti	171.607.775	236.422.614
TOTALE PASSIVO			756.052.403	851.729.083

Fonte: AdSP

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

Tabella 34 - Stato patrimoniale consolidato AdSP. Dettaglio composizione e rettifiche della voce debiti

d) DEBITI	Valore al 31/12/2021	Rettifiche	Valore da bilancio consolidato
AdSP	332.874.691	-670.357	332.204.334
ERF spa	762.304	-	762.304
APV Investimenti spa	2.637.600	-588.669	2.048.931
Venice New Port Container ad Logistics spa	1.177.184	-357.162	820.022
CFLI	535.201	-47.586	487.615
CTC	220.181	-151.286	68.895
TOTALE	338.207.161	-1.815.060	336.392.101

Fonte: AdSP

Anche il bilancio consolidato fa emergere, un significativo incremento del risultato di esercizio (utile da euro 929.434 del 2020 ad euro 2.977.473 del 2021), sostanzialmente in linea con quello della sola AdSP.

12. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

A seguito della riorganizzazione delle Autorità portuali in “Autorità di Sistema Portuale” operata con il decreto legislativo del 4 agosto 2016, n. 169, all’Autorità portuale di Venezia è succeduta l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) comprendente i porti di Venezia e Chioggia. Va detto, tuttavia, che a distanza di alcuni anni dall’entrata in vigore della suddetta disposizione, l’unificazione amministrativa e gestionale dei due porti non risulta ancora completata, con evidenti ripercussioni sulla programmazione strategica, sull’organizzazione e sui servizi gestiti.

L’esercizio 2021 è stato caratterizzato da una gestione commissariale sino al 28 maggio 2021, data in cui il Ministero vigilante ha nominato il nuovo Presidente, il quale, a sua volta, ha provveduto alla nomina del Comitato di gestione.

Il 2021 ha visto, oltre al protrarsi delle misure di sostegno da parte del Governo volte a mitigare gli effetti negativi della pandemia da Covid 19, anche l’avvio degli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), destinati allo sviluppo di infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine) e all’aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche). A tal fine con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è stata ripartita la somma complessiva di 2.860 mln ed assegnati all’AdSP del Mar Adriatico settentrionale euro 172.450.000, di cui erogati nell’esercizio euro 24.367.314.

La pianta organica vigente è rimasta per quasi tutto il 2021 - nonostante il subentro della nuova Autorità di Sistema Portuale, le intervenute modifiche organizzative e la necessità di adeguamento al piano dei fabbisogni - ancora quella approvata con delibera dell’allora Comitato portuale del 18 giugno 2009 per l’ex Autorità portuale di Venezia. Sul ritardo ha pesato la difficoltà di subentro di AdSP MAS nella gestione del porto di Chioggia, ancora nella titolarità dell’Azienda Speciale per il Porto di Chioggia - A.S.Po. con evidenti ripercussioni sul personale in servizio. Nel novembre 2021 è stata adottata una nuova pianta organica unitaria che prevedeva complessivamente n. 100 unità di personale e non contemplava il personale in servizio presso A.S.Po. Solo a decorrere dal mese di febbraio 2022 il personale dipendente di A.S.Po. è stato assunto con contratti di lavoro a tempo indeterminato presso AdSP MAS, con un innalzamento della pianta organica a 105 unità.

La spesa per il personale si attesta complessivamente ad euro 6.324.718, incrementata rispetto al 2020 (euro 6.117.760), con un costo medio unitario di euro 73.269, ragguardevole in valore assoluto ed in crescita rispetto al 2020 (euro 70.477). Si rileva come gli emolumenti variabili al personale siano stati erogati, quali premi di produzione, in anticipazione mensile e conguaglio annuale pari a zero, rispetto alla necessaria verifica del raggiungimento degli obiettivi.

Il Collegio dei revisori ha certificato che l'Autorità ha rispettato i limiti di spesa stabiliti per l'esercizio 2021 e versato all'Erario quanto dovuto.

Attualmente, l'Ente dispone unicamente di atti di pianificazione preesistenti alla riforma, ossia il Piano regolatore del porto di Venezia (risalente al 1965) e quello di Chioggia (risalente al 1981) che presentano difformità evidenti con lo stato di fatto del territorio, soprattutto con riferimento al sopravvenire di alcune aree di insediamenti di tipo urbano. Sul mancato aggiornamento degli strumenti di programmazione pesa la non avvenuta unificazione dei porti di Venezia e Chioggia nella AdSP. L'Autorità ha dichiarato che sono in corso le sottoscrizioni dei rimanenti accordi propedeutici al Documento di pianificazione strategica di sistema, successivamente ai quali sarà avviata la conferenza dei servizi finalizzata alla predisposizione e approvazione del documento stesso.

Già nei precedenti referti questa Sezione aveva sottolineato da un canto i ritardi accumulati nel porre in essere documenti di così vitale importanza, anche con riferimento all'esigenza di una pianificazione strategica integrata del territorio, dall'altro la mancata definizione dell'*iter* procedurale della predetta integrazione, risultato non ulteriormente procrastinabile, in quanto determinante per i necessari obiettivi di sviluppo infrastrutturale, sostenuti anche dai cospicui fondi del PNRR.

Le strategie di sviluppo dell'Autorità e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati sono strettamente collegati al più generale tema della salvaguardia della laguna di Venezia. L'aggiornamento del piano morfologico della laguna è stato approvato dal Comitato tecnico del Provveditorato Opere Pubbliche a dicembre del 2021. A giugno 2022, la Commissione congiunta VAS (Valutazione Ambientale Strategica) e VIA (Valutazione Impatto Ambientale) del Ministero dell'Ambiente ha valutato che tale aggiornamento non ha ottemperato alle prescrizioni imposte nel 2018 dallo stesso Ministero, di concerto con il Ministero dei beni culturali e pertanto lo ha respinto. Non risultano aggiornamenti che facciano pensare ad una positiva conclusione della vicenda in tempi brevi. In tale contesto

appare essenziale l'aggiornamento del Protocollo sperimentale "Fanghi", siglato l'8 aprile del 1993, che avrebbe dovuto avere durata annuale, anche al fine di adeguarlo alle più recenti discipline normative comunitarie e nazionali.

Per quanto riguarda i servizi di interesse generale, per molti dei quali i contratti sono in proroga o di imminente scadenza, si richiamano i consolidati principi che impongono l'obbligo di affidamento con gara ai sensi del decreto legislativo. n. 50 del 2016, ovvero mediante forme di partenariato pubblico-privato nelle quali il socio privato sia comunque selezionato attraverso procedure di evidenza pubblica. L'acquisizione in gestione diretta, anche *in house*, rimane consentita, ma previa valutazione delle condizioni più vantaggiose in termini di efficacia, efficienza ed economicità per l'ottimale erogazione del servizio a beneficio dello sviluppo produttivo e della collettività.

Circa le opere di grande infrastrutturazione, tra i principali interventi finalizzati alla riqualificazione e innovazione dell'infrastruttura portuale, spiccano quelli di riconversione e riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera, oggetto di accordo di programma tra AdSP, Comune di Venezia, Regione Veneto e Mise.

Pur evidenziando i progressi progettuali degli interventi in esecuzione (3 interventi sono stati avviati, 2 interventi sono stati aggiudicati e 8 interventi sono in fase avanzata di progettazione), si deve constatare come i perduranti ritardi abbiano reso necessarie reiterate proroghe da parte del Mise del termine di scadenza dell'Accordo di programma, l'ultima delle quali riferita al 31 dicembre 2022. Con Dpcm 13 Maggio 2022 l'opera è stata commissariata ed il Presidente dell'AdSP MAS è stato nominato Commissario straordinario.

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

Su tale tema permangono tutte le criticità già segnalate nei precedenti referti, in quanto il *terminal* è stato solo parzialmente avviato nell'estate 2014, senza tuttavia ancora raggiungere piena operatività, a causa dei ritardi da parte della concessionaria nel completamento degli interventi infrastrutturali previsti. L'AdSP, pur constatando i ritardi nella realizzazione delle opere e nei pagamenti dei canoni da parte della concessionaria, ha sottoscritto atti aggiuntivi

all'accordo concessorio originario favorevoli al concessionario, valutando prevalente l'interesse pubblico al permanere del contratto rispetto ad una sua risoluzione e non imputabile il concessionario per i ritardi. A chiusura di esercizio è stata attestata la realizzazione di lavori per euro 87.266.167,44 corrispondente al 87,16 per cento dell'importo totale dei lavori stessi.

Il lavoro portuale temporaneo è ancora gestito separatamente per il porto di Venezia e quello di Chioggia. Sia il contratto relativo al porto di Venezia che quello per Chioggia sono da tempo scaduti ed in proroga con società che versano in difficile situazione di bilancio e crisi occupazionale. L'Autorità riferisce di ritenere opportuno subordinare l'avvio di una nuova procedura concorrenziale unica alla effettiva unificazione dei due porti che, come detto, procede con molta lentezza. Tale situazione rappresenta un'anomalia da sanare quanto prima bandendo le gare d'appalto con le modalità, rispettose delle regole contenute nel Codice dei contratti pubblici, che l'Autorità riterrà di individuare. Alla data del 31 dicembre 2021 le autorizzazioni rilasciate alle imprese per la fornitura di tali servizi specialistici sono 30 in tutto (23 rilasciate per il Porto di Venezia e 7 per i Porto di Chioggia)

I traffici portuali nel corso del 2021 hanno mostrato un incremento di circa l'8 per cento rispetto al 2020, anno particolarmente colpito dalla pandemia, raggiungendo complessivamente 25,2 milioni di tonnellate (+1,9 milioni di tonnellate circa). In particolare, il porto di Venezia ha visto aumentare i propri traffici del 7,9 per cento ed il porto di Chioggia del 16,7 per cento. Il porto di Venezia nel 2021 ha fatto registrare volumi totali di circa 24,2 milioni di tonnellate, in crescita rispetto all'anno precedente (+1,8 milioni di tonnellate, +7,9 per cento). I settori con tassi positivi sono il commerciale con 14,2 per cento e l'industriale (3,9 per cento), mentre il petrolifero riporta un -1,5 per cento. Il porto di Chioggia ha visto incrementare i propri volumi di traffico del 16,7 per cento (+150.000 tonnellate circa) riuscendo a raggiungere così il milione di tonnellate movimentate.

Nei precedenti referti si è dato atto delle azioni intraprese per l'unificazione del demanio marittimo in capo all'AdSP, al fine di superare le criticità della permanenza di alcuni compendi immobiliari in capo alla CCIA, proprietaria di A.S.Po. Le attività in tal senso non hanno ancora portato ai risultati attesi, nonostante che a fine 2021 siano stati accertati con conferenza di servizi i requisiti di demanialità di alcuni fabbricati. Il permanere di tale situazione amministrativo/gestionale fa sì che l'AdSP continui ad avvalersi di A.S.Po. che gestirà i

rapporti locatizi in essere nell'area di Chioggia, sino all'incameramento al demanio dei suddetti beni.

L'AdSP, con i decreti n. 706 del 31 dicembre 2021 e n. 866 del 29 dicembre 2022, ha adottato i provvedimenti di revisione periodica delle partecipazioni societarie, rispettivamente, al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2021.

Nell'ambito del subentro dell'AdSP nella gestione del Porto di Chioggia, l'Autorità ha acquisito anche le quote di controllo (90 per cento) della Chioggia *Terminal Crociere* Srl, gestore dell'attività crocieristica nel porto clodiense, già nella titolarità della CCIA.

Di significativo rilievo è il mutato assetto dell'attività crocieristica in Venezia nell'ambito del quale è stata prevista l'interdizione al transito nel Canal Grande e in quello della Giudecca delle navi di maggiori dimensioni. E' stata inoltre avviata una gestione commissariale per la messa in esercizio di "approdi diffusi" estesi anche al porto di Chioggia. In data 10 novembre 2022 la società CTC s.r.l. è stata sciolta e messa in liquidazione. Andranno quindi valutati, nei prossimi referti, gli impatti sui bilanci dell'Autorità derivanti prima dalla acquisizione e poi dalla messa in liquidazione della società di che trattasi.

La gestione 2021 si è conclusa con un avanzo finanziario di competenza di euro 48.176.869 dato dalla differenza tra accertamenti (euro 124.970.800) e impegni (euro 76.793.931). Il risultato di amministrazione per il medesimo anno ammonta ad euro 71.405.311.

I residui attivi al 31.12.2021 ammontano a complessivi euro 222.112.672 aumentati di euro 39.137.596 rispetto a quelli iniziali (euro 182.975.076), di cui euro 51.644.526 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 170.468.146 provenienti dalla gestione dei residui degli anni precedenti. Il totale dei residui passivi al 31 dicembre 2021 ammonta ad euro 256.539.441 aumentati di euro 15.440.465 rispetto a quelli iniziali (euro 241.098.976), di cui euro 51.127.393 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 205.412.048 provenienti dalla gestione dei residui degli anni precedenti. L'analisi dei residui, attivi e passivi, per anno di provenienza continua a mettere in evidenza il permanere di partite vetuste che meritano di essere attentamente e costantemente valutate.

L'andamento della gestione evidenzia l'esistenza di tempi lunghi nella spesa e di realizzazione degli interventi programmati a fronte delle cospicue assegnazioni di fondi, anche europei, con ritardi che si riflettono negativamente sull'operatività degli scali.

Il conto economico espone un utile di esercizio di euro 2.225.759, in aumento rispetto a quello

dell'esercizio precedente pari a euro 425.236. Il valore della produzione ammonta complessivamente ad euro 56.832.552 rispetto al valore complessivo di euro 44.758.206 del 2020, il cui aumento rispetto al precedente esercizio è riconducibile prevalentemente ai maggiori ricavi da tassa portuale e di ancoraggio conseguenti alla ripresa dei traffici successivamente alle restrizioni imposte dall'emergenza sanitaria da Covid-19 e dai maggiori canoni demaniali rispetto al precedente esercizio.

I costi totali dell'esercizio ammontano a euro 53.684.397, con un aumento di euro 10.467.553 riconducibile, nonostante una diminuzione degli ammortamenti, prevalentemente ai maggiori accantonamenti effettuati dall'Ente per tenere conto di rischi ed oneri futuri.

I proventi e oneri finanziari presentano un saldo negativo di euro 507.959, determinato dagli oneri finanziari (euro 508.525) al netto di altri proventi finanziari (euro 567).

Il patrimonio netto passa da euro 235.948.518 ad euro 238.174.276 per effetto dell'utile di esercizio di euro 2.225.758.

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

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI -

