CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Determinazione del 26 settembre 2024, n. 130

CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2022

Relatore: Consigliere Francesco Uccello

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati:

dr.ssa Rosaria Calafato

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 26 settembre 2024;

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

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

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

visto l'art. 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale è stata istituita l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale;

visto l'art. 6, comma 9, della citata legge n. 84 del 1994, che assoggetta il rendiconto della gestione finanziaria delle 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 rendiconto generale della suddetta Autorità, relativo all'esercizio finanziario 2022, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'art. 4 della citata l. n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Francesco Uccello e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per l'esercizio 2022;

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

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, il rendiconto generale dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale per l'esercizio finanziario 2022 - corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di revisione - e l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per il menzionato esercizio.

RELATORE
Francesco Uccello
firmato digitalmente

PRESIDENTE
Manuela Arrigucci
firmato digitalmente

depositato in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
firmato digitalmente

INDICE

PREMESSA 1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO 2
2. ORGANI 5
3. PERSONALE 9
3.1 Segretariato generale 9
3.2 Spesa del personale 11
3.3 Gestione del personale 14
4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E PROGETTI PNRR 17
4.1 Documento di programmazione strategica di sistema e Piani regolatori portuali 17
4.2 Piano operativo triennale 20
4.3 Programma triennale delle opere 21
4.4 Esecuzione delle opere portuali 22
4.5 Interventi infrastrutturali relativi al PNRR 27
5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE 32
5.1 Gestione dei punti franchi 32
5.2 Gestione del patrimonio immobiliare e dei beni demaniali 33
5.3 Traffico portuale 38
5.4 Procedure acquisitive e Sportello unico amministrativo 40
5.5 Partecipazioni 42
5.6 Contenzioso 47
6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE 49
6.1 Andamento generale della gestione 50
6.2 Rendiconto finanziario 52
6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui 58
6.4 Conto economico 61
6.5 Stato patrimoniale 64
CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 68

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – Spesa per gli organi di amministrazione e di controllo 8
Tabella 2 - Pianta organica 10
Tabella 3 - Consistenza del personale 11
Tabella 4 - Spese per il personale (impegni) 13
Tabella 5 - Programma triennale opere pubbliche - Quadro risorse disponibili 22
Tabella 6 - Interventi di manutenzione straordinaria ultimati nel 2022 23
Tabella 7 – Lavori e servizi di manutenzione in corso di attuazione nel 2022 24
Tabella 8 – Lavori e servizi di manutenzione rimasti da avviare 25
Tabella 9 - Spese per le infrastrutture portuali 26
Tabella 10 – Progetti PNRR (situazione al 31 dicembre 2023) 29
Tabella 11 - Concessioni e canoni demaniali - porto di Trieste 36
Tabella 12 - Concessioni e canoni demaniali - porto di Monfalcone 37
Tabella 13 - Canoni demaniali - Accertamenti e riscossioni bilanci 2018-2022 37
Tabella 14 - Traffico porto di Trieste 39
Tabella 15 - Traffico porto di Monfalcone 39
Tabella 16 - Totale traffico portuale AdSP 39
Tabella 17 – Procedure di affidamento e spesa sostenuta nell'anno 2022 41
Tabella 18 - Principali saldi contabili della gestione 51
Tabella 19 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza) 52
Tabella 20 - Rendiconto finanziario - Parte entrata 54
Tabella 21 - Rendiconto finanziario - Parte uscita 55
Tabella 22 - Entrate tributarie 58
Tabella 23 - Redditi e proventi patrimoniali 58
Tabella 24 - Situazione amministrativa 59
Tabella 25 – Conto economico 63
Tabella 26 – Stato patrimoniale – Attività 66
Tabella 27 – Stato patrimoniale – Passività 67

PREMESSA

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

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2021, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 93 del 7 settembre 2023 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 123.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale (di seguito AdSP) è un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, avente tra i propri scopi istituzionali la gestione e l'organizzazione dei beni e servizi dei porti di Trieste e Monfalcone, con compiti di programmazione, indirizzo e coordinamento delle attività logistiche nonché delle operazioni e dei servizi in ambito portuale.

L'Autorità, istituita con la denominazione di "Autorità portuale di Trieste" dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 nell'ambito del riassetto della legislazione in materia portuale, ha assunto l'attuale configurazione per effetto del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lett. f), della legge 7 agosto 2015, n. 124",[1] e del successivo d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232 ("Correttivo porti").

Con la sua costituzione (8 novembre 2016) l'AdSP del Mare Adriatico Orientale ha assorbito le funzioni della soppressa Autorità portuale di Trieste, estendendole, ai sensi dell'art. 6, c. 2-bis, l. n. 84 del 1994, anche al porto di Monfalcone a decorrere dal 29 marzo 2018.[2]

Sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit),[3] l'AdSP è dotata di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, finanziaria e di bilancio.[4]

L'AdSP svolge la manutenzione delle parti comuni e dei fondali, sorveglia la fornitura dei servizi di interesse generale, amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e pianifica lo sviluppo del territorio portuale, coordinandosi con le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici in ambito portuale e promuovendo forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Le scelte strategiche relative ai grandi investimenti infrastrutturali ed alla pianificazione urbanistica in ambito portuale sono armonizzate, a livello nazionale, dalla "Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale", organismo rappresentativo

---

[1] La riforma del 2016 ha riorganizzato i 57 porti di rilevanza nazionale in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici collocati nelle realtà portuali maggiori, ovvero nei porti definiti "*core*" dalla Comunità europea.

[2] Il passaggio dello scalo di Monfalcone all'interno del sistema portuale del Mare Adriatico Orientale è avvenuto in attuazione dell'art. 6, c. 2-bis, lett. a), l. n. 84 del 1994 e del d.p.r. 29 marzo 2018, n. 57, sulla base di un protocollo d'intesa sottoscritto dalla Regione Friuli-Venezia Giulia in data 20 dicembre 2019. In precedenza, le funzioni di regolazione del porto erano esercitate dalla Regione autonoma, non essendo il porto di Monfalcone sede di Autorità portuale.

[3] Nell'anno in esame la vigilanza era attribuita al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims, oggi Mit).

[4] In ordine alle funzioni di vigilanza e controllo, l'art. 7 del d.lgs. n. 169 del 2016 ha confermato il controllo della Corte dei conti sul rendiconto della gestione finanziaria dell'AdSP con le modalità previste dall'art. 2 della l. n. 259 del 1958.

con funzioni di indirizzo, armonizzazione e coordinamento, istituito ai sensi dell'art. 11-*ter* della legge n. 84 del 1994 e presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di definire la politica infrastrutturale nazionale e di garantire la coerenza delle singole programmazioni strategiche portuali con il Piano generale dei trasporti e della logistica, con le indicazioni europee in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, e con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Lo scalo portuale di Trieste è connotato dalla presenza di una Zona franca doganale, che il decreto Mit n. 368 del 13 luglio 2017 affida all'AdSP per quanto attiene all'organizzazione amministrativa e alla gestione dei punti franchi compresi nella zona del porto. Il regime di franchigia doganale offre opportunità operative, commerciali e fiscali, fondate sul principio della extraterritorialità, in grado di creare condizioni favorevoli allo sviluppo economico e produttivo dell'intero scalo portuale.

Il sostegno al settore portuale ha già formato oggetto di dettagliata esposizione nei precedenti referti, al cui quadro normativo si fa rinvio per gli aspetti generali. Tra i principali provvedimenti normativi in materia portuale adottati nell'anno in esame, si richiama l'art. 5, comma1, della legge 5 agosto 2022, n. 118 in tema di concessioni del demanio portuale, l'art. 4-bis, comma 1, d.l. 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla l. 5 agosto 2022, n. 108, in regime di imposta sul reddito delle società (Ires), l'art. 10, comma 7-bis, del d.l. 29 dicembre 2022, n. 198, convertito con modificazioni dalla legge 24 febbraio 2023, n. 14 in tema di sostegni ai fornitori di lavoro portuale penalizzati dalla emergenza sanitaria da Covid-19.

In particolare, con il regolamento Mit n. 202 del 28 dicembre 2022, di attuazione dell'art. 5, c. 1, l. n. 118 del 2022, sono state uniformate le procedure ad evidenza pubblica da seguire per il rilascio delle concessioni, al fine di rendere più competitivi i porti italiani e di eliminare i possibili elementi d'interferenza che alterano la concorrenza tra gli operatori che forniscono servizi portuali. Il regolamento definisce la disciplina relativa alla pubblicazione del bando o dell'avviso pubblico, i parametri di valutazione comparativa delle domande, i requisiti di ammissione, i criteri di determinazione dei canoni demaniali, la durata delle concessioni, i criteri di avvicendamento dei concessionari, le attività di verifica dei requisiti posseduti e le procedure di revoca e di decadenza. Lo stesso trova applicazione agli atti concessori rilasciati successivamente alla data della sua entrata in vigore (1° gennaio 2023).

Quanto alle modifiche all'art. 6 della l. n. 84 del 1994, introdotte dall'art. 4-bis del d.l. n. 68 del 2022, il legislatore, al fine di risolvere la questione sollevata dalla Commissione europea in ordine a presunti aiuti di Stato conseguenti al regime di esenzione delle AdSP dall'Ires, è intervenuto stabilendo che i canoni percepiti dall'AdSP in relazione alle concessioni demaniali ed alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali, realizzando, di fatto, un provento derivante da un'attività economica connessa allo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali, sono soggetti all'Ires, prevista dall'art. 73, c. 1, lett. c), d.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917 (Tuir). Diversamente, 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, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, non costituisce attività commerciale e non è assoggettata all'Ires.[5]

Per completezza, vanno richiamate le disposizioni del decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla l. 21 aprile 2023, n. 41, volte a garantire la tempestiva attuazione degli interventi relativi al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) attraverso modifiche al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, nonché misure di rafforzamento della capacità amministrativa e dell'attività di programmazione, monitoraggio e sostegno delle amministrazioni titolari degli interventi.

[5] Ai sensi del novellato art. 6, co. 9-ter, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia di prelievo, nonché i criteri per la determinazione degli stessi. Le AdSP determinano l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Questa e le altre disposizioni della riforma dell'art. 6 hanno effetto a decorrere dal 1° gennaio 2022 e sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente.

2. ORGANI

Sono organi dell'AdSP, ai sensi del novellato art. 7 della l. n. 84 del 1994, il Presidente, il Comitato di gestione e il Collegio dei revisori dei conti, la cui durata in carica è stabilita in quattro anni, rinnovabile per una sola volta.

Il Presidente

Il Presidente dell'AdSP in carica nell'esercizio in esame, dopo un primo mandato, è stato confermato, per il quadriennio 2020-2024, con decreto Mit n. 572 del 15 dicembre 2020, emanato d'intesa con la Regione Friuli-Venezia Giulia. In prossimità del termine del secondo mandato, ha rassegnato le dimissioni a far data dal 1° giugno 2024 ed è stato sostituito, per il tempo necessario alla nomina del nuovo Presidente, da un Commissario straordinario, già Segretario generale dell'Ente dal 29 aprile 2021[6].

In ordine agli emolumenti del Presidente, il tetto di spesa è stabilito in 230 mila euro annui, al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali e degli oneri fiscali a carico dello stesso, con un massimo di euro 170 mila per la parte fissa e di euro 60.000 per la parte variabile. All'emolumento variabile è associato un parametro di risultato consistente nel raggiungimento, per l'esercizio di riferimento, di 5 obiettivi annuali determinati con direttiva del Mims (ora Mit) n. 28 in data 4 febbraio 2022 ed accertati seguendo specifiche modalità di rilevazione e di riconoscimento della *performance*. Anche per l'anno 2022 il compenso annuo è stato erogato nella misura massima, previo riconoscimento, per la parte variabile, del pieno raggiungimento degli obiettivi assegnati.[7]

A tali emolumenti si aggiungono quelli percepiti fino al 7 luglio 2022 quale amministratore unico della società di servizi Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture e i trasporti S.p.a. (RAM), società *in house* del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché quelli corrisposti quale Presidente del Consorzio di sviluppo economico locale dell'Area Giuliana (CoSELAG), ente pubblico economico costituito ai sensi dell'art. 62 della legge regionale del Friuli-Venezia Giulia 20 febbraio 2015, n. 3.

[6] La nomina del Commissario straordinario è avvenuta con decreto Mit n. 150 del 30 maggio 2024.

[7] La valutazione in ordine al pieno raggiungimento degli obiettivi istituzionali, strategici ed organizzativi è stata formalizzata con nota del Mit del 27 aprile 2023. Il Comitato di gestione ha approvato l'erogazione con deliberazione n. 7 del 27 aprile 2023.

Con gli articoli 23-bis e 23-ter del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, come modificati dall'art. 13 del d.l. 24 aprile 2014, n. 66, è stato introdotto, dal 1° maggio 2014, un limite massimo retributivo per tutto il personale pubblico, fissato in 240.000 euro, al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali e degli oneri fiscali a carico del dipendente, nel quale sono incluse tutte le somme comunque erogate all'interessato dalle amministrazioni pubbliche, comprese espressamente quelle erogate dalle società da esse partecipate in via diretta o indiretta. Conseguentemente, il corrispettivo spettante al Presidente dell'AdSP come amministratore unico della società RAM (stabilito in euro 120.000) è stato rideterminato in misura ridotta, pari ad 9.999,96 euro, e sospeso cautelativamente in attesa di accertamenti. Diversamente, il compenso lordo spettante per il 2022 come Presidente del CoSELAG, stabilito in euro 30.886,80, è stato ritenuto dall'Autorità non riconducibile alla fattispecie prevista dall'art. 23-ter, commi 1 e 2, del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, in legge 22 dicembre 2011, n. 214, e quindi erogato. Per il 2023, anche tale compenso è stato cautelativamente sospeso in attesa dell'esito del procedimento di riduzione dei trattamenti retributivi previsto dalla circolare del Dipartimento della funzione pubblica n. 8 del 3 agosto 2012.
In ordine alla corresponsione dei predetti emolumenti, la Corte ha espresso riserve, per le quali si rinvia, in particolare, al referto relativo all'esercizio 2020.

Il Comitato di gestione

Il Comitato di gestione in carica nel 2022 è stato nominato con decreto del Presidente n. 1656 del 31 marzo 2021 ed è composto dal Presidente dell'AdSP (che lo presiede), dai rappresentanti della Regione Friuli-Venezia Giulia e del Comune di Trieste, nonché dal Comandante della Capitaneria di porto di Trieste, con facoltà, da parte di quest'ultimo, di designare il Comandante del porto di Monfalcone per gli specifici argomenti di competenza.
Per i rappresentanti designati dalle Amministrazioni locali è richiesta una particolare competenza professionale (analoga a quella del Presidente), costituita dalla padronanza dei regimi normativi, delle dinamiche socio-economiche, delle realtà operative e dei profili pratici del settore.[8]

[8] In tal senso, la nota del Mit n. 33157 del 6 dicembre 2016, che ha chiarito il significato da attribuire all'art. 9, comma 2, della l. n. 84 del 1994.

Dal 2018 è prevista la gratuità assoluta dell'incarico dei componenti del Comitato di gestione ed il carattere onorifico delle relative prestazioni.

Il Collegio dei revisori dei conti

L'organo di controllo è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Mit fra gli iscritti all'albo dei revisori legali. Tra questi, un componente effettivo ed un supplente sono nominati su designazione del Ministero dell'economia e delle finanze (Mef).

Il Collegio dei revisori è stato nominato con decreto Mims n. 428 del 28 ottobre 2021, a far data dal 15 novembre 2021. I suoi membri restano in carica quattro anni e possono essere riconfermati nell'incarico una sola volta.

I componenti del Collegio dei revisori dei conti hanno titolo ad una indennità di carica, al rimborso spese e al trattamento di missione (nella misura prevista per i dirigenti dell'Ente) in caso di residenza anagrafica fuori dal comune di Trieste.

Altri organismi di supporto

L'Organismo di partenariato della risorsa mare, istituito dal Presidente dell'AdSP con decreto n. 1525 del 6 giugno 2017 in conformità all'art. 11-bis della l. n. 84 del 1994, è un organo collegiale rappresentativo con funzioni consultive, composto dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, dal Comandante della capitaneria di porto di Trieste e Monfalcone, dai rappresentanti della Regione autonoma, del Comune di Monfalcone, delle associazioni di categoria delle imprese e dei lavoratori portuali nonché degli altri operatori del settore.

A seguito dell'ingresso del porto di Monfalcone nel sistema portuale del Mare Adriatico Orientale e del relativo passaggio di competenze, la composizione dell'Organismo di partenariato, modificata con decreto n. 1663 del 22 aprile 2021, è passata dagli originari 14 membri agli attuali 35 componenti effettivi, i quali svolgono il loro compito a titolo gratuito, salvo eventuali rimborsi spese a carico degli enti e/o organismi associativi rappresentati.[9]

[9] Pur non facendo parte degli organi dell'AdSP, l'Organismo di partenariato della risorsa mare (nel quale sono confluiti i rappresentanti delle Istituzioni che rivestivano cariche politiche, nonché i rappresentanti degli operatori e delle imprese che componevano gli ex Comitati portuali) è chiamato a svolgere funzioni consultive di partenariato economico sociale con particolare riguardo al processo decisionale relativo all'adozione del Documento di programmazione strategica di sistema e del Piano operativo triennale, la determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito portuale suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità dell'operatività del porto, il progetto di bilancio preventivo e consuntivo e la composizione degli strumenti di cui all'art. 9, c. 5, lett. l), della citata l. n. 84 del 1994.

Il Comitato di gestione dell'AdSP è tenuto a motivare adeguatamente le eventuali decisioni che disattendano gli orientamenti emersi in seno all'Organismo di partenariato. L'Ente ha dichiarato che nell'anno in esame non sono stati adottati atti difformi dall'orientamento espresso dall'Organismo consultivo d'indirizzo.

Spesa per gli organi

Nella tabella che segue è riportata la spesa impegnata nell'anno 2022 per indennità e rimborsi spese spettanti agli organi di amministrazione e controllo, posta a raffronto con quella dell'esercizio 2021.

Tabella 1 – Spesa per gli organi di amministrazione e di controllo

Voci di spesa	2021	2022	Variaz. Ass.	Variaz. %	Comp. % 2022
Compensi Presidente	230.000	230.000	0	0,00	67,00
Rimborsi spese Presidente	8.189	13.087	4.898	59,81	3,81
Contributi INPS a carico AdSP per Presidente	23.515	24.449	934	3,97	7,12
Compenso Collegio dei revisori	57.156	60.978	3.822	6,69	17,76
Rimborsi spese Collegio dei revisori	14.206	14.752	546	3,84	4,30
Totale	**333.066**	**343.266**	**10.200**	**3,06**	**100**

Fonte: dati AdSP

Con d.p.c.m. n. 143 del 23 agosto 2022 è stato adottato il regolamento in attuazione dell'art. 1, c. 596, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, in materia di compensi, gettoni di presenza e ogni altro emolumento spettante ai componenti gli organi di amministrazione e di controllo, ordinari e straordinari, degli enti pubblici. I compensi sono definiti in base ad 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 rinnovi.

3. PERSONALE

3.1 Segretariato generale

Per la gestione amministrativa, l'AdSP si avvale di un Segretariato generale, composto dal Segretario generale e da una Segreteria tecnico-operativa, istituita ai sensi dell'art.10 della l. n. 84 del 1994.

Al Segretario generale sono attribuite le funzioni di vertice amministrativo. È nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente, tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore ed è assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta.

Il Segretario generale dell'AdSP in carica nel 2022 è stato assunto con contratto di lavoro a tempo determinato di durata quadriennale con delibera del Comitato di gestione n. 19 del 29 aprile 2021, fermo restando il diritto alla conservazione del posto di lavoro a tempo indeterminato pendente allo scadere del mandato quadriennale.

Il trattamento economico annuo lordo previsto è pari a euro 204.000, oltre alle indennità ed ai compensi di importo variabile previsti dal c.c.n.l. dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi sottoscritto da Federmanager-Assoporti.

A seguito dell'acquisizione dell'Azienda speciale del porto di Monfalcone, l'assetto della Segreteria tecnico-operativa dell'AdSP, approvato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 17 del 25 settembre 2017, è stato riveduto ed integrato con deliberazione n. 9 del 15 ottobre 2020.[10] La struttura è stata suddivisa in 8 direzioni, una struttura di *staff* a supporto del Segretario generale e della Segreteria del Presidente, 24 aree funzionali e l'Unità progetti speciali, studi e statistiche, dotata, a sua volta, di 4 aree funzionali, con un incremento di 19 unità di personale.[11]

Alla luce degli obiettivi strategici dell'Ente e del processo di digitalizzazione in corso, la

[10] La revisione della Segreteria tecnico-operativa è stata approvata dal Mit con nota n. 27724 dell'11 novembre 2020, subordinatamente alla condizione che "la copertura totale dei posti sia effettuata con gradualità in relazione alle risorse finanziarie di codesta Autorità".

[11] La struttura della Segreteria tecnico-operativa della ex Autorità portuale di Trieste prevedeva un organico di 94 unità, portate a 110 unità (incluso il Segretario generale) con la richiamata delibera n. 17 del 25 settembre 2017 di costituzione dell'AdSP Mare Adriatico Orientale. Con successiva delibera n. 9 del 15 ottobre 2020, il Comitato di gestione dell'AdSP decideva di varare una nuova dotazione organica di complessive 129 unità (incluso il Segretario generale), suddivise in 8 dirigenti, 50 quadri e 71 impiegati. L'atto veniva motivato dall'esigenza di dare compimento all'acquisizione dell'Azienda speciale del porto di Monfalcone (con relativo assorbimento delle 8 unità in servizio).

struttura organizzativa è stata rideterminata con deliberazione n. 26 del 21 dicembre 2023, con la quale il Comitato di gestione ha approvato la nuova dotazione organica della Segreteria tecnico-operativa, stabilita in 158 unità (29 unità in più rispetto alla precedente dotazione), ripartite in 9 dirigenti, 51 quadri e 98 impiegati, riferita ad un orizzonte temporale che si conclude nell'anno 2026.

Dalla Relazione illustrativa alla predetta delibera di rinnovo della dotazione organica, risulta che le 29 unità aggiuntive comporterebbero un incremento totale della spesa di euro 2.011.000, con un costo complessivo alla fine del periodo (2026) pari ad euro 12.734.000. È prevista, altresì, l'istituzione di due nuove direzioni ("Pianificazione strategica e innovazione" e "Porto di Monfalcone e sviluppi industriali") e l'abolizione della direzione "Patrimonio e partecipate", le cui funzioni vengono ricollocate in altre direzioni.

Sul piano della consistenza effettiva del personale in servizio, questa risulta ampiamente disallineata rispetto alla pianta organica, con numerose posizioni soprannumerarie nella categoria "impiegati" (specie nel primo e terzo livello) e relativa vacanza nell'area "quadri".

Lo squilibrio, infatti, è andato accentuandosi nel 2020 con l'assorbimento delle 8 unità di personale (di cui un dirigente, un amministrativo e 6 addetti) provenienti dall'incorporazione della citata Azienda speciale del porto di Monfalcone, organo della Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura di Gorizia (ora Camera di Commercio Venezia Giulia) che svolgeva compiti inerenti alla gestione delle attività portuali. Ciò ha dato luogo ad ulteriori assegnazioni a mansioni superiori e ripetute progressioni di carriera nel tentativo di riassorbire i disallineamenti, in attesa delle future assunzioni.

Le tabelle seguenti pongono a raffronto, da un lato, le due dotazioni organiche approvate nel 2020 e nel 2023, dall'altro, la consistenza del personale in servizio al termine del 2021 e del 2022.

Tabella 2 - Pianta organica

Qualifiche	Pianta Organica (Delibera n. 9 del 15/10/2020)	Pianta Organica (Delibera n. 26 del 21/12/2023)	Scostamento
Impiegati	71	98	+27
Quadri	50	51	+1
Dirigenti	7	8	+1
Segretario gen.le	1	1	0
Totale	**129**	**158**	**+29**

Fonte: dati AdSP

Tabella 3 - Consistenza del personale

Qualifiche	In servizio al 31/12/2021		In servizio al 31/12/2022	
	Unità di ruolo a tempo indeterminato	Unità di ruolo a tempo determinato	Unità di ruolo a tempo indeterminato	Unità di ruolo a tempo determinato
Impiegati	81	4	77	6
Quadri	33	-	41	-
Dirigenti	7	-	5	-
Segretario gen.le	-	1	-	1
Totale	**121**	**5**	**123**	**7**

Fonte: dati AdSP

I dati mostrano come la consistenza effettiva sia ampiamente sottodimensionata rispetto alla dotazione organica, con ancor più evidente squilibrio tra le qualifiche previste in organico e i livelli professionali posseduti dal personale in servizio. Rispetto alle 17 scoperture nell'organico dei quadri e ai 14 soprannumeri tra gli impiegati registrati al termine del 2021, il disallineamento con la dotazione organica del 2020 si è ridimensionato nel 2022, con 9 scoperture nell'organico dei quadri e 12 soprannumeri tra gli impiegati.

La nuova pianta organica del 2023 assorbe totalmente le eccedenze degli impiegati, ma persistono le vacanze nella dotazione di quadri, le quali continuano a ripercuotersi sulla capacità organizzativa e gestionale dell'Ente, oltreché sulla capacità di pianificare gli interventi, controllarne i risultati e ottimizzare le risorse.

Relativamente all'andamento dell'inquadramento professionale del personale dipendente, l'Ente riferisce di aver provveduto, nel 2022, alla copertura delle posizioni vacanti per funzioni strettamente previste in pianta organica, realizzando, complessivamente, 18 assunzioni, di cui 9 quadri e 9 impiegati (quattro dei quali a tempo determinato), a fronte della cessazione di 14 dipendenti, di cui 2 dirigenti, 3 quadri e 9 impiegati.

L'AdSP ha proceduto alle assunzioni con selezione interna per 4 posizioni di 1° e 2° livello e con selezione pubblica per le restanti posizioni previste nella pianta organica.

Nel 2023 l'AdSP ha proceduto a 6 assunzioni, a fronte di 8 cessazioni. Tutte le assunzioni sono state effettuate a mezzo di avviso pubblico di selezione dei candidati per titoli ed esami (e non più per "titoli e colloquio" come avveniva in passato).

3.2 Spesa del personale

Con deliberazione n. 21 del 22 giugno 2021, il Comitato di gestione ha provveduto a rinnovare,

per il triennio 2021-2023, il c.c.n.l. dei lavoratori dei porti sottoscritto in data 15 dicembre 2015. Al personale dirigente (compreso il Segretario generale) si applica il c.c.n.l. per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, rinnovato per il periodo 1° gennaio 2019 - 31 dicembre 2023.

Con deliberazione n. 3 del 12 aprile 2017 il Comitato di gestione ha approvato il contratto integrativo di secondo livello, con l'obiettivo di superare nel breve/medio periodo le criticità derivanti dalle carenze di organico mediante una gestione più flessibile del personale, compensando le relative mansioni con indennità supplementari (indennità di funzione integrativa, indennità di polifunzionalità, superminimo, premi di produttività, indennità di vacanza contrattuale etc.). Il contratto, scaduto nel mese di maggio 2020, prevedeva l'estensione anche al personale dirigente dell'accordo integrativo aziendale relativo al personale della Segreteria tecnico-operativa, per la parte riferita ai quadri A.

Con deliberazione n. 10 del 27 aprile 2022 è stato approvato il nuovo contratto integrativo aziendale, avente durata triennale, che aggiorna il precedente applicando ai trattamenti economici accessori indici di rivalutazione generalizzati e prevedendo, altresì, inedite forme di indennità non specificamente previste dalla contrattazione nazionale.

In merito al nuovo contratto integrativo, il Collegio dei revisori, con relazione del 25 aprile 2022 allegata al verbale n. 5/2022, ha espresso numerosi rilievi e riserve in ordine alle diverse tipologie di indennità ivi disciplinate, auspicando un intervento chiarificatore da parte del Ministero vigilante. Quest'ultimo è intervenuto per chiedere una revisione del contratto, anche in considerazione della sovrapponibilità di alcuni istituti in esso previsti (es. indennità di reperibilità e indennità di chiamata) e della estensione della copertura assicurativa per la responsabilità civile e penale anche ai dipendenti inferiori al primo livello.

Con deliberazione n. 28 del 23 settembre 2022, il Comitato di gestione ha approvato il nuovo contratto integrativo di II livello per il personale dirigente dell'Autorità, per cui non trova più applicazione, per detto personale, l'accordo integrativo di II livello approvato con la richiamata deliberazione n. 10 del 27 aprile 2022 per la parte riferita ai quadri A.

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente sostenuta per il personale nel 2022 incluso il personale a tempo determinato ed il Segretario generale, con le variazioni di ciascuna voce rispetto a quella dell'esercizio precedente.

Tabella 4 - Spese per il personale (impegni)

(*euro/migliaia*)

Tipologia emolumento	2021	2022	Variaz.%
Emolumenti fissi al personale dipendente	4.882	4.882	0
Emolumenti variabili al personale dipendente	55	31	-43,64
Emolumenti Segretario generale	156	205	31,41
Oneri contrattazione decentrata integrativa	1.987	2.814	41,62
Oneri previdenziali assistenziali fiscali a carico	1.909	2.107	10,37
Altri oneri per il personale (Tfr, tempo libero, polizza san.)	123	143	16,26
Indennità e rimborso spese missioni	39	64	64,10
Corsi di formazione	117	132	12,82
Rimborso spese (comando, distacco etc.)	29	94	224,14
TOTALE	**9.297**	**10.472**	**12,64**
Numero medio dipendenti	123	132	7,32
Spesa media pro capite	**76,6**	**79,3**	

Fonte: Rendiconto 2022

La spesa sostenuta nell'esercizio 2022 ammonta a 10,5 milioni, con un aumento del 12,6 per cento rispetto al 2021, riconducibile, principalmente, ai maggiori costi per la contrattazione integrativa (+827 mila euro). L'unico dato in flessione attiene alle voci di spesa relative alla parte variabile della retribuzione.

Alla spesa complessiva così determinata, va aggiunta la spesa per le dimissioni volontarie, pari a euro 271.832 nel 2022, riguardante l'erogazione delle *tranche* dei trattamenti di fine rapporto ai dipendenti cessati dal servizio e le correlate anticipazioni, secondo le disposizioni del regolamento aziendale.

La spesa media pro capite è in aumento nel 2022 nonostante il cresciuto numero medio di dipendenti in servizio. L'Ente precisa che, nel calcolo del numero medio annuo, sono compresi anche i dipendenti fuori ruolo per sostituzione di personale con diritto alla conservazione del posto e il personale in comando da altre amministrazioni.

In rapporto alle entrate correnti, la spesa per il personale si mostra in crescita dal 17,9 per cento al 18,9 per cento.

Gli oneri da contrattazione decentrata integrativa (giunti a 2,8 milioni) continuano a costituire una delle voci di spesa di più significativo e costante incremento (+41,6 per cento, a fronte di una crescita del 10,1 per cento nel 2021 e del 22,9 per cento nel 2020). La loro incidenza rispetto alla spesa per il personale è passata dal 21,4 per cento al 26,9 per cento.

Nel corso dell'anno 2022 sono stati effettuati recuperi sulle retribuzioni del personale pari a euro 7.367.

3.3 Gestione del personale

In ordine alle modalità di svolgimento delle prestazioni lavorative, l'AdSP favorisce la flessibilità dell'orario di lavoro con modalità agili in *smart working*, nella loro accezione di lavoro basato su obiettivi e non su rigidi orari da rispettare.

Nel 2021, è stata ratificata la delibera presidenziale n. 158/2021 di adozione del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza 2021-2023 ed è stata portata a termine la mappatura dei processi e la valutazione dei rischi corruttivi. Nelle more della revisione della Struttura tecnico-organizzativa, con decreto presidenziale n. 13 del 2022, l'incarico di Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (Rpct) è stato affidato al Segretario generale, in via transitoria e sperimentale per la durata di due anni. Allo stesso è stato anche affidato, con separato decreto, l'incarico di Responsabile per la transizione al digitale, con il compito di sovrintendere alla revisione totale dei sistemi gestionali e documentali e di realizzare la completa digitalizzazione delle procedure amministrative.

In ordine alla scelta del Rpct, l'Ente ha motivato il provvedimento asserendo una generica impossibilità di individuare all'interno della struttura medesima una figura dirigenziale priva di profili di incompatibilità cui affidare l'incarico. La stessa motivazione è stata riprodotta anche nel successivo provvedimento n. 3 del 2024 (adottato alla scadenza del biennio, stante l'intervenuta approvazione della nuova dotazione organica della Segreteria tecnico-operativa), per cui l'incarico è stato affidato, questa volta, ad un dipendente con funzioni di Capo Area, sempre in via transitoria e sperimentale per la durata di altri due anni.

In ordine ai menzionati incarichi, questa Corte non può non evidenziare la singolare situazione in cui verte l'Ente, il quale, pur a fronte di una dotazione organica di 8 dirigenti di ruolo a tempo indeterminato, non sembra ancora in grado di osservare i criteri di scelta del Rpct dettati in materia dall'Anac, da ultimo, con delibera n. 1064 del 13 novembre 2019 e, quindi, di individuare un soggetto dotato di effettivi poteri di interlocuzione con gli organi di indirizzo e che, al tempo stesso, assicuri una posizione di autonomia garantita dall'assenza di vincoli di carattere fiduciario.

Sempre con riferimento agli obblighi di prevenzione della corruzione e di trasparenza, oltre a pubblicare nell'apposita sezione del sito istituzionale i referti al Parlamento della Corte dei

conti relativi agli esercizi precedenti,[12] l'AdSP ha completato, entro il 2022, la revisione del Codice di comportamento adottato nell'ottobre 2019 ed ha proceduto, con delibera presidenziale n. 346 del 16 giugno 2021, alla nomina del nuovo responsabile dell'Organismo indipendente di valutazione della *performance* (OIV) per il triennio 2021-2024, con un compenso annuo di euro 15.000.

Gli obiettivi del Segretario generale e dei dirigenti per l'anno 2022 sono stati assegnati contestualmente all'approvazione del Piano della *performance* 2022-2024 e, successivamente, ciascun dirigente ha provveduto ad assegnare gli obiettivi al personale dipendente. Il 12 maggio 2023, il Segretario generale ha trasmesso all'OIV la relazione sulla *performance* relativa al 2022, che l'OIV ha validato in data 16 maggio 2023.

Con delibera del Presidente n. 186 del 17 maggio 2023 sono stati assegnati i premi per il raggiungimento degli obiettivi di *performance* di competenza dell'anno 2022, per una spesa complessiva di euro 1.659.014 (distinta in euro 1.350.877 per oneri derivanti dalla contrattazione decentrata integrativa ed euro 308.137 per oneri previdenziali, assistenziali e fiscali). Nel 2021 la relativa spesa ammontava a euro 1.332.362 e nel 2020 a euro 737.755.

Nel dicembre 2022, l'Autorità di sistema si è dotata anche di un Piano triennale per la transizione digitale (PTTD), ispirato al Piano triennale per l'informatica 2021-2023 pubblicato dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID).

In una prospettiva di semplificazione ed integrazione degli adempimenti programmatori a carico degli enti, l'art. 6 del d.l. 9 giugno 2021, n. 80, recante "Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia", convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, ha introdotto un documento unico di programmazione che assorbe il piano triennale dei fabbisogni del personale, il piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza, il piano della *performance*, il piano organizzativo del lavoro agile e quello delle azioni positive.

Il nuovo Piano integrato di attività e di organizzazione (Piao) per il triennio 2022-2024 è stato adottato con deliberazione del Presidente n. 254 in data 28 aprile 2022, prima ancora del regolamento che ne avrebbe dovuto definire i contenuti e lo schema tipo entro il 31 marzo 2022, successivamente adottato con decreto del Ministro per la pubblica

[12] Ai sensi dell'art. 31 del d.lgs. n. 33 del 2013.

amministrazione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 30 giugno 2022, n. 132.

Con successiva deliberazione del Presidente n. 24 del 30 gennaio 2023, l'AdSP ha approvato l'aggiornamento al Piao per il triennio 2023-2025, istituendo, altresì, una "cabina di regia" (costituita da un gruppo di lavoro interdirezionale) al fine di coordinare e predisporre le diverse sezioni del Piano. Si auspica che tale organismo possa favorire l'effettiva integrazione funzionale dei singoli obiettivi di *performance*, di gestione dei rischi e di salute organizzativa e professionale.

Per completezza, si evidenzia che, con riguardo alle collaborazioni esterne, anche nel 2022 non risultano somme impegnate sul capitolo di parte corrente relativo alle spese per consulenze. Peraltro, gli incarichi tecnici che attengono direttamente alla realizzazione delle opere infrastrutturali, in quanto spese accessorie alle stesse, sono inserite nei relativi quadri economici degli interventi.

L'AdSP ha comunque affidato, nel rispetto del principio di rotazione, 13 incarichi di collaborazione esterna, di cui 8 come componenti esterni in commissioni selezionatrici (6 a titolo gratuito, 1 per l'importo di euro 1.000 e 1 per un importo di 500 euro), 3 incarichi per la valutazione delle competenze linguistiche (ciascuno di importo pari a 250 euro), un incarico di supporto al RUP, quale coordinatore di progetto e coordinatore della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione (importo pari ad euro 80.000 annui), ed un incarico di Presidente della Commissione per la selezione di n. 1 Dirigente da assegnare alla Direzione affidamenti e servizi (importo pari ad euro 2.000).

4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E PROGETTI PNRR

L'attività programmatoria ruota intorno a quattro atti di indirizzo fondamentali, previsti dalla l. n. 84 del 1994, come modificata dal citato d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156:

- il Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss), strumento di raccordo sistematico (in luogo del non più previsto Piano regolatore di sistema portuale) volto a delimitare gli ambiti portuali e a definire l'assetto complessivo e la destinazione d'uso delle aree del porto;
- il Piano regolatore portuale (Prp), strumento amministrativo attuativo della programmazione delle aree portuali e retroportuali delimitate dal Dpss, con la funzione di specificare le caratteristiche e la destinazione funzionale delle stesse, nonché localizzare le opere pubbliche e di pubblica utilità;
- il Piano operativo triennale (Pot), che, sulla base del Dpss, individua le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle;
- il Programma triennale delle opere (Pto), che indica, ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, tempi e risorse destinate ai lavori da eseguire.

Il nucleo di detto processo programmatorio consiste nella ricerca delle migliori soluzioni organizzative capaci di collegare le priorità individuate a livello di programmazione strategica agli obiettivi gestionali complementari da conseguire.

4.1 Documento di programmazione strategica di sistema e Piani regolatori portuali

L'approccio seguito dal d.lgs. n. 232 del 2017 ("Correttivo porti") assumeva il Documento di pianificazione strategica di sistema quale strumento per: definire gli obiettivi di sviluppo del sistema portuale e i contenuti sistemici di programmazione, perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali, retroportuali e di interazione porto-città, individuare i collegamenti viari e ferroviari con l'esterno nonché illustrare i criteri seguiti e le scelte operate nella individuazione dei contenuti delle rappresentazioni grafiche.

Per favorire l'integrazione dei piani regolatori del porto di Trieste e del porto di Monfalcone in una effettiva pianificazione di sistema, l'art. 5 della l. n. 84 del 1994, come novellato dalla legge

n. 156 del 2021, di conversione del d.l. n. 121 del 2021, ha concepito il nuovo Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) come strumento di condivisione, tra AdSP, comuni e regione interessata, degli elementi essenziali per lo sviluppo del territorio (quali obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali), ciò al fine di creare le condizioni per favorire l'armonico assetto infrastrutturale dei porti del sistema ed il loro miglior uso, nell'intento di amplificarne i traffici portuali.

Con sentenza n. 6 del 26 gennaio 2023, la Corte costituzionale ha dichiarato costituzionalmente illegittima la procedura di approvazione del Dpss nella parte in cui non prevede la redazione di una relazione esplicativa nonché la previa intesa tra Stato e Regione territorialmente interessata in esito all'acquisizione del parere dei comuni che partecipano alla fase di adozione del Dpss. Quest'ultimo, infine, non può ricomprendere negli ambiti portuali aree esterne alla circoscrizione del sistema portuale né può imporre alla Regione l'obbligo di modifica dei vincoli paesaggistici.

Nel corso del 2022, l'AdSP ha elaborato il Dpss, avviando l'iter di condivisione con i comuni di Trieste, Muggia e Monfalcone ai fini della corretta individuazione dell'ambito territoriale di riferimento. Sono tuttora in corso interlocuzioni con i comuni di Trieste e Muggia, nonché con la Regione Friuli-Venezia Giulia.

Gli obiettivi strategici declinati nel documento prevedono il rafforzamento della funzione logistica a servizio degli scambi commerciali e del comparto manifatturiero attraverso l'ampliamento delle infrastrutture esistenti in un'ottica di sviluppo sostenibile.

Di fondamentale importanza per l'assetto del sistema portuale è lo sviluppo e il potenziamento del *layout* portuale, tra cui si richiamano: il progetto già avviato di ristrutturazione e ampliamento del complesso ferroviario di Campo Marzio e dello scalo di Aquilinia, unitamente ai relativi raccordi con la zona industriale e le nuove pertinenze acquisite ad est nel comprensorio Wärtsilä; il collegamento con i terminali della piattaforma logistica e scalo Legnami, dell'area a sud della ex raffineria Aquila nella valle delle Noghere, nonché l'implementazione dell'utilizzo degli scali ferroviari di Villa Opicina, di Cervignano e del Terminal Interporto di Trieste (Fernetti) in funzione retro-portuale a nord della città.

In prospettiva, l'obiettivo è quello di integrare le capacità del sistema operativo di Trieste-Monfalcone-Porto Nogaro con gli altri nodi logistici regionali (l'interporto di Cervignano, l'autoporto di Gorizia e il centro intermodale di Pordenone).

In un'ottica integrata di investimenti che mirano al potenziamento dell'attività portuale ed alla valorizzazione di importanti aree industriali dismesse, il Dpss individua le principali iniziative avviate nel 2021 e da proseguire nel corso degli anni successivi:

- l'Accordo di programma inerente alla chiusura (nell'aprile 2020) e allo smantellamento dell'area a caldo della Ferriera di Servola;
- il completamento dei lavori di costruzione della piattaforma logistica allo scalo Legnami;
- l'avvio del progetto integrato di riqualificazione dell'area portuale "*Adriagateway*", finalizzato a realizzare investimenti coordinati per il rilancio logistico-industriale dell'intero comparto portuale e territoriale del Mare Adriatico Orientale.[13]

Ai piani regolatori dei singoli porti è demandato il compito di entrare nel merito delle scelte tecniche e di tradurre i principi condivisi nel Dpss in articolati tecnici ed elaborati grafici.

Il Piano regolatore del porto di Trieste è stato approvato dalla Regione Friuli-Venezia Giulia il 1° aprile 2016. Ai fini di un suo aggiornamento alle sopravvenute esigenze funzionali delle aree del porto, la Giunta regionale, con deliberazione n. 739 in data 22 maggio 2020, ha approvato un primo adeguamento tecnico funzionale riguardante l'avanzamento a mare del fronte di banchina della piattaforma logistica, seguito dall'approvazione, con deliberazione del Comitato di gestione n. 12 del 27 aprile 2022, di un secondo adeguamento tecnico funzionale volto ad estenderne le possibilità di ormeggio e adeguare maggiormente l'assetto infrastrutturale del porto con il dragaggio del canale di accesso e l'articolazione in zone omogenee.

Per il porto di Monfalcone, il Comitato di gestione, con delibera n. 31 del 20 dicembre 2019, ha adottato, ai sensi dell'art. 22, co. 6, del d.lgs. n. 169 del 2016, una variante localizzata al vigente Prp, la quale, dopo i pareri con prescrizioni da parte della Giunta regionale e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, è stata definitivamente approvata con deliberazione del Comitato di gestione n. 18 del 16 giugno 2022. La variante mira ad ampliare il porto, estendendo la banchina commerciale di Portorosega e prolungando la diga foranea, a completare il *terminal*

[13] Il progetto "*Adriagateway*" rientra fra i 10 progetti di opere pubbliche nazionali di particolare complessità o di rilevante impatto individuati dall'Allegato IV del d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, ai quali si applica una procedura specifica semplificata (art. 44). Il progetto mira a porre le condizioni di sviluppo generale di tutto il settore del porto collocato nella zona Sud-Orientale, dal Molo VII nel Punto franco nuovo verso l'area della Valle delle Noghere, in direzione Muggia, principale nodo dello sviluppo infrastrutturale del porto di Trieste, come definito dal Piano regolatore portuale approvato nel 2016.

multipurpouse, con l'aggiunta di un nuovo scalo ferroviario, e ad approfondire la quota dei fondali, mediante il dragaggio del canale di accesso e del bacino interno.

4.2 Piano operativo triennale

Le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche sono individuate, in coerenza con i Piani regolatori portuali, all'interno di un Piano operativo triennale (Pot), che ha lo scopo di stabilire, ai sensi dell'art. 9, c. 5, lett. b), della legge n. 84 del 1994, come novellato dall'art. 6 del d.lgs. n. 232 del 2017, l'ordine di priorità degli interventi, secondo il diverso livello di interesse e di urgenza che l'Autorità assegna a ciascuno di essi sulla base delle risorse finanziarie disponibili e delle opere complessive da realizzare per il miglioramento e lo sviluppo del porto. Il Piano viene adottato ogni tre anni e revisionato annualmente.

I contenuti del Pot 2022-2024, adottato con delibera del Comitato di gestione n. 32 del 20 dicembre 2021 e, da ultimo, revisionato con delibera n. 27 del 20 dicembre 2023, mirano ad assicurare condizioni favorevoli allo sviluppo generale delle principali aree di espansione portuale collocate lungo la dorsale ferroviaria nella zona sud-orientale del porto di Trieste e lungo i collegamenti ferroviari delle aree del retroporto collegate alla piattaforma logistica.

Tra questi interventi, meritano particolare menzione i collegamenti ferroviari di ultimo miglio dei terminali portuali esistenti (quali la piattaforma logistica, l'ex impianto siderurgico di Servola e i depositi costieri), il rifacimento del *layout* del piano di armamento ferroviario di Trieste Campo Marzio, la realizzazione della nuova stazione di Servola, la riattivazione del binario Aquilinia-Wärtsilä (necessario per collegare il punto franco di *FreeEste*), la riattivazione del binario Aquilinia-ex Aquila e la riattivazione del binario Aquilinia-Muggia. A queste opere ferroviarie si affiancano quelle di banchinamento, di dragaggio e di collegamento alla viabilità delle aree antistanti il molo VII e la piattaforma logistica, secondo un ordine di interventi di infrastrutturazione che va dalla bonifica ambientale alle opere di urbanizzazione, fino alla costruzione di un nuovo *terminal*.[14]

Anche per lo scalo di Monfalcone sono previsti come prioritari gli interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento funzionale dell'infrastruttura ferroviaria e portuale.

[14] In particolare, entro il 2026 è prevista la realizzazione delle seguenti infrastrutture: 1) terminal Noghere (55 mln); 2) dragaggio del canale industriale e relativo canale di accesso; 3) ampliamento e ammodernamento Molo VII (100,5 mln); estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo (199 mln).

4.3 Programma triennale delle opere

La realizzazione delle opere si svolge, ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 50 del 2016, sulla base di una programmazione triennale e di relativi aggiornamenti annuali, nel rispetto del Piano operativo triennale ed in coerenza con la programmazione di bilancio. Il Programma triennale delle opere (Pto) è compilato sulla base degli schemi-tipo predisposti dal richiamato d.m. 16 gennaio 2018, n. 14, che costituiscono parte integrante del bilancio preventivo dell'esercizio. I nuovi interventi inseriti in programma come progetti specifici sono quelli di cui si ipotizza l'avvio e dei quali esiste almeno uno studio di fattibilità.

Il Programma triennale delle opere 2022-2024, approvato con delibera n. 632 del 14 dicembre 2021, è stato oggetto di due successivi aggiornamenti, approvati, rispettivamente, con deliberazione n. 8 del 27 aprile 2022 e n. 25 del 23 settembre 2022, che hanno portato il costo degli interventi a 554 milioni.

Con deliberazione n. 641 del 21 dicembre 2022 è stato approvato il Pto 2023-2025, che ha previsto una revisione al ribasso sia del numero degli interventi da avviare (27 anziché 31) che del costo delle opere da realizzare (pari a 496,5 mln). Con deliberazioni n. 4 del 27 aprile 2023 e n. 24 del 20 dicembre 2023 sono stati approvati, rispettivamente, il primo e il secondo aggiornamento al Pto 2023-2025 portando il costo delle opere da realizzare a euro 498,8 mln.

Con deliberazione n. 530 del 29 dicembre 2023 è stato approvato il programma triennale dei lavori pubblici 2024/2026 e il relativo elenco annuale 2024.

Alla base dell'avvicendarsi di nuovi progetti e della conseguente impennata dei costi programmati è l'assegnazione, con decreto del Mims n. 330 del 13 agosto 2021, di un finanziamento, per complessivi 416,5 milioni, a valere sulle risorse stanziate nell'ambito degli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), somme destinate, ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, per lo sviluppo delle infrastrutture portuali e l'aumento selettivo della capacità portuale dei porti di Trieste e Monfalcone.

In relazione a ciò, l'AdSP ha rielaborato la programmazione, rinviando l'attuazione di numerosi altri progetti per i quali aveva già individuato le fonti di finanziamento e programmato i tempi di realizzazione.

Tra le principali opere in programma, si menzionano, in disparte la seconda fase dell'intervento di realizzazione del nuovo *layout* del piano di armamento portuale dello scalo ferroviario di Campo Marzio (costo dell'opera 32,2 mln), i lavori di rinnovamento e

adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Aquilinia-Muggia (12 mln), gli interventi di consolidamento della diga Rizzo Sud (14,6 mln), il restauro dei magazzini (11,2 mln) e la realizzazione del centro operativo logistico-ferroviario a servizio del nuovo layout del piano di armamento portuale del Punto franco nuovo (8 mln).

La successiva tabella pone a raffronto le diverse tipologie di entrate disponibili per gli interventi inseriti nei Programmi triennali delle opere nel quinquennio 2021-2026, quali risultano dai rispettivi aggiornamenti da ultimo approvati.

Tabella 5 - Programma triennale opere pubbliche - Quadro risorse disponibili

Tipologia risorse	Pto 2021-2023	Pto 2022-2024	Pto 2023-2025	Pto 2024-2026
Entrate con destinazione vincolata	103.992.159	284.418.860	375.566.680	192.531.463
Entrate per contrazione mutui	14.905.878	2.582.310	0	0
Entrate da capitali privati	0	1.861.897	0	0
Stanziamenti di bilancio	37.989.179	52.499.731	44.318.545	67.291.380
Totali	**156.887.216**	**341.362.797**	**419.885.225**	**259.822.843**

Fonte: dati Pto aggiornati

Dai dati esposti si evince che la dinamica espansiva, innescata nel 2021 dai finanziamenti complementari al Pnrr, ha generato un crescente susseguirsi di iniziative progettuali volte ad intercettarli e un più deciso sostegno delle risorse di bilancio per l'attuazione dei relativi progetti.

4.4 Esecuzione delle opere portuali

Nell'anno in esame non si registrano interventi infrastrutturali giunti a compimento, mentre i lavori e servizi di manutenzione straordinaria realizzati ammontano a 5,8 milioni.

Tra i più importanti, si segnala l'ultimazione dei lavori di ristrutturazione del tratto terminale del Molo Zero al Punto franco vecchio (opera da avviare nel 2019 e iniziata nel 2021, per un costo di euro 1.492.057) e la conclusione del servizio triennale di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei nell'ambito del Porto di Trieste (per un costo di euro 1.361.268).

Tabella 6 – Interventi di manutenzione straordinaria ultimati nel 2022

N. progetto	Descrizione intervento	Stato avanzamento lavori		Costo dell'opera
		2021	2022	
1783	Lavori di ristrutturazione del tratto terminale del Molo Zero al Punto franco vecchio	48%	100%	1.492.057
1837	Realizzazione di una nuova cabina elettrica MT-BT e relativi allacciamenti al servizio del comprensorio della Torre del Lloyd	80%	100%	354.000
1850	Pontile Istria. Risanamento conservativo delle strutture in cemento armato	65%	100%	586.704
1864	Lavori di demolizione di 3 fabbricati e costruzione di una nuova tettoia nel Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste	15%	100%	340.200
1879	Demolizione dell'edificio denominato "Ex sala tracciati" presso l'area dell'ex Arsenale San Marco nel Porto di Trieste	0%	100%	794.644
1883*	Servizio triennale di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei nell'ambito del Porto di Trieste (2019-2022)	79%	100%	1.361.268
1919	Realizzazione dell'infrastruttura di ricarica di veicoli elettrici nel comprensorio denominato "Torre del Lloyd" a Trieste, al servizio della flotta aziendale dell'AdSP. Progetto CLEAN BERTH	0%	100%	54.663
1935	Lavori di adeguamento e di ampliamento del varco riservato ai mezzi eccezionali del Varco I del Punto Franco Nuovo di Trie-ste	0%	100%	32.743
1936	Installazione di arredi di banchina presso l'ormeggio n. 26 del Molo IV del Porto di Trieste.	0%	100%	66.263
1937	Lavori di sostituzione dei corpi illuminanti con altri a tecnologia LED a servizio dell'illuminazione pubblica delle aree di pertinenza – Progetto SUSPORT	0%	100%	442.331
1961	Lavori di adeguamento degli impianti di climatizzazione della palazzina n. 91 del comprensorio della Torre del Lloyd a Trieste	0%	100%	188.995
1974	Lavori di manutenzione straordinaria dell'impianto elettrico e di realizzazione di un nuovo impianto di riscaldamento in pompa di calore presso i locali siti al piano terra del Magazzino n. 69 presso il Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste	0%	100%	119.815
1977	Demolizione dell'edificio denominato ex centrale termica nel Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste	0%	100%	31.665

* Affidamenti riguardanti servizi
Fonte: dati forniti dall'Ente in sede istruttoria

Nella successiva tabella sono individuati i lavori e servizi di manutenzione in corso di attuazione nel 2022. Trattasi, in genere, di preesistenti progetti già cantierati. Tra questi, si segnalano gli interventi: di rinnovamento e di adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Acquilinia-Wärtsilä – FreeEste, il cui stato di avanzamento dei lavori è giunto all'80 per cento, per un costo previsto di 5,1 milioni; di manutenzione programmata dell'infrastruttura ferroviaria dei porti di Trieste e Monfalcone (2,8 mln); di manutenzione di fabbricati in cattivo stato di conservazione (1,5 mln) e di ripristino della funzionalità della radice del Molo Bersaglieri del porto di Trieste (1,2 mln).

Tabella 7 – Lavori e servizi di manutenzione in corso di attuazione nel 2022

N. progetto	Descrizione intervento	Stato avanzamento lavori		Costo dell'opera
		2021	2022	
1860	Restauro e risanamento conservativo della Passerella pedonale di Passeggio Sant'Andrea a Trieste	40%	80%	382.074
1888*	Servizio triennale di pulizia e raccolta rifiuti nelle aree comuni del Porto di Trieste, comprensivo del conferimento dei rifiuti al recupero ed allo smaltimento (2020 2022).	56%	93%	780.000
1890	Lavori di rinnovamento e di adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Acquilinia-Wärtsilä - FreeEste	0%	80%	5.110.466
1904	Manutenzione programmata dell'infrastruttura ferroviaria dei Porti di Trieste e Monfalcone	40%	80%	2.800.000
1907	Accordo quadro per la manutenzione degli edifici portuali con la finalità di eseguire in via preventiva la manutenzione di fabbricati in cattivo stato di conservazione	19%	66%	1.494.611
1917	Accordo quadro per gli interventi manutentivi alle apparecchiature elettromeccaniche ed opere idrauliche delle stazioni di sollevamento acque reflue e degli impianti di trattamento acque meteoriche del Punto Franco Nuovo del porto di Trieste per gli anni 2020 2022	26%	26%	201.600
1927	Lavori di rimozione del materiale di riporto contenente amianto in area ex Arsenale San Marco nel Porto di Trieste.	0%	20%	831.533
1930	Accordo quadro dei lavori di manutenzione stradale ed asfaltatura nei porti di Trieste e Monfalcone	73%	97%	200.000
1962	Lavori di ripristino della funzionalità della radice del Molo Bersaglieri del Porto di Trieste	0%	95%	1.203.997

* Affidamenti riguardanti servizi

Fonte: dati forniti dall'Ente in sede istruttoria

Tra le opere rimaste ancora da avviare, si segnala, in particolare, l'intervento di ampliamento della radice del Molo VI del Punto franco nuovo (21,9 mln). In proposito, l'Ente segnala che l'opera ha subìto un consistente aumento dei costi di costruzione al fine di superare le prescrizioni indicate nel decreto di VIA n. 173 del 7 agosto 2015 (inerente all'approvazione, con prescrizioni, del Piano regolatore portuale di Trieste). Pertanto, sono state avviate le procedure di adeguamento del progetto.

Ancora da avviare al termine del 2022 sono i quattro interventi di elettrificazione delle banchine e di estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto franco nuovo, previsti e finanziati dal Pnrr (per complessivi 203 mln).

Tra gli altri, figurano i lavori di realizzazione del nuovo *layout* del piano di armamento portuale - Campo Marzio (per un costo complessivo di 71,7 mln), il restauro del pontone-gru Ursus (4,5 mln), i lavori di adeguamento funzionale dell'infrastruttura ferroviaria afferente al porto di Monfalcone (2,2 mln) e l'intervento di sostituzione dei giunti presso il Varco IV (0,2 mln).

La tabella seguente ne riepiloga le principali, con indicazione dei relativi costi di realizzo.

Tabella 8 – Lavori e servizi di manutenzione rimasti da avviare

N. progetto	Descrizione intervento	Stato avanzamento lavori		Costo dell'opera
		2021	2022	
1799	Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano di armamento portuale - Campo Marzio–Trieste Rail Port (Prima fase)	0%	0%	39.534.404
1799	Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano di armamento portuale - Campo Marzio–Trieste Rail Port (Seconda fase)	0%	0%	32.200.000
1801	Realizzazione degli interventi di ampliamento della radice del Molo VI del Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste	0%	0%	21.887.498
1808	Interventi di restauro e sostituzione serramenti dell'edificio centrale e dei magazzini 90, 91 e del corpo di collegamento tra i magazzini 92 e 93 siti nell'area ex Arsenale del Porto di Trieste	0%	0%	568.737
1840*	Restauro del pontone Gru Ursus	0%	0%	4.470.000
1901	Intervento di sostituzione dei dispositivi presso il Varco IV del Porto di Trieste con giunti in gomma armata	0%	0%	220.000
1908	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo dei Bersaglieri del Porto di Trieste	0%	0%	10.189.686
1909	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo VII del Porto di Trieste	0%	0%	8.297.222
1931	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo V e Riva Traiana del Porto di Trieste	0%	0%	4.305.651
1951	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste	0%	0%	180.000.000
1963	Adeguamento funzionale dell'infrastruttura ferroviaria afferente al porto di Monfalcone. Lotto A, I stralcio	0%	0%	2.164.286
1969	Realizzazione e manutenzione di una struttura poli-funzionale, di facile rimozione, da adibire a nuovo centro ispettivo presso il posto di controllo frontaliero di Trieste	0%	0%	2.942.511
1972	Lavori di installazione di pontili galleggianti ed arredi presso la banchina del Porto di Monfalcone	0%	0%	687.732

* Affidamenti riguardanti servizi

Fonte: dati forniti dall'Ente in sede istruttoria

In ordine all'evoluzione della spesa per le infrastrutture portuali, la tabella seguente espone il quadro delle risultanze della gestione di competenza, di cassa e della gestione dei residui passivi, articolati in base alle fonti di finanziamento delle opere in corso di realizzazione per gli esercizi 2021 e 2022. Dal quadro di sintesi emerge una ripresa dei pagamenti (+45,9 per cento) e la conseguente riduzione dei residui passivi (-11,4 per cento).

Tabella 9 - Spese per le infrastrutture portuali

Fonti di finanziamento	Residui passivi iniziali	Nuovi impegni	Pagamenti totali	Minori residui	Residui passivi finali
	2021				
Bilancio AdSP	16.891.068	5.472.939	6.105.649	723.250	15.535.108
Mutui e altri enti pubblici	12.707.411	10.000.000	864.559	0	21.842.852
Stato	12.153.267	62.069.142	1.574.572	5.697	72.642.140
Regione	10.127.160	0	595.687	0	9.531.473
Totale	**51.878.906**	**77.542.081**	**9.140.467**	**728.947**	**119.551.573**
	2022				
Bilancio AdSP	15.535.108	3.205.633	7.509.872	419.909	10.810.960
Mutui e altri enti pubblici	21.842.852	0	2.688.046	0	19.154.806
Stato	72.642.140	0	1.208.953	3.137.145	68.296.042
Regione	9.531.473	0	1.928.356	0	7.603.117
Totale	**119.551.573**	**3.205.633**	**13.335.227**	**3.557.054**	**105.864.925**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati di rendiconto gestionale (ctg. 211/010 e 211/020).

Con riguardo ai dati relativi all'annualità 2021, è da ricordare che l'AdSP assumeva nell'esercizio impegni per l'intero ammontare dei trasferimenti accertati dallo Stato e dalla Regione, a prescindere dall'esistenza di una obbligazione giuridicamente perfezionata. Tale prassi produceva l'artificioso accumulo di residui passivi privi di un effettivo titolo di spesa, con effetto a cascata sulla massa dei residui passivi finali, in progressiva crescita.

Diversamente da quanto avvenuto nel 2021, dove si registra un atipico rallentamento dei pagamenti (passati da 20,8 mln a 9,1 mln) ed una eccezionale crescita dei residui provenienti dalla competenza (pari a 76,2 mln), nell'anno in esame vi è stato un anomalo abbattimento degli impegni di spesa, attestatisi a soli 3,2 milioni (contro i 77,5 mln del 2021).

Ad incidere sulla flessione degli impegni è, essenzialmente, la diversa modalità di assunzione degli impegni di spesa relativi agli investimenti finanziati da contributi, non più contabilizzati a pareggio rispetto all'ammontare delle corrispondenti entrate.

4.5 Interventi infrastrutturali relativi al PNRR

Con decreto del Mims n. 330 del 13 agosto 2021 sono stati assegnati all'AdSP del Mare Adriatico Orientale 416,5 milioni nell'ambito del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr).

Detti investimenti, finanziati ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59 ed inquadrabili nell'ambito del progetto integrato denominato "*Adriagateway*", mirano allo sviluppo delle infrastrutture portuali (dighe, moli, banchine), all'aumento selettivo della capacità portuale (opere di dragaggio, nuovi moli e/o piattaforme logistiche), alla realizzazione degli interventi ferroviari di ultimo miglio nonché all'elettrificazione delle banchine (cd. *cold ironing*).

Nell'ambito delle risorse assegnate, l'AdSP partecipa, in qualità di soggetto attuatore, alla realizzazione di nove progetti M3C2, inquadrabili nella Missione 3 del Pnrr (Infrastrutture per la mobilità sostenibile), Componente 2 (Intermodalità e logistica integrata). Di questi, tre progetti mirano ad aumentare la capacità portuale mediante l'ampliamento delle banchine del Molo VII e del *terminal* Noghere (costo previsto 205,6 milioni), un intervento è destinato ad eseguire i collegamenti di ultimo miglio dei *terminal* portuali esistenti nel Punto franco nuovo (per un investimento di 198,6 milioni) e i restanti cinque progetti riguardano la realizzazione di impianti di elettrificazione "*cold ironing*" a servizio di quattro banchine del porto di Trieste (ovvero i *terminal* crociere, *container,* traghetti e multimodale) nonché a servizio dello scalo di Monfalcone (per complessivi 34,8 milioni).[15]Al finanziamento di detti progetti concorrono anche altre risorse (di bilancio, fondi europei e fondo opere indifferibili) per complessivi euro 4.196.761.

Nel novembre 2021, l'AdSP si è fatta promotore della realizzazione di altre 24 iniziative progettuali a valere sulle risorse del Pnrr, nell'ambito della Missione 3 "Infrastrutture della mobilità sostenibile", Componente C2 "Intermodalità e logistica integrata", per un importo complessivo pari ad euro 52.715.250, oltre ad ulteriori 2 progetti, presentati nel 2022, nell'ambito della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", Componente C1

[15] Questi ultimi interventi mirano ad una sostanziale riduzione delle emissioni in atmosfera dovute alla produzione di energia elettrica dei natanti fermi in banchina attraverso l'uso di gruppi elettrogeni in dotazione alle navi, piuttosto che mediante un sistema di alimentazione da terra.

"Agricoltura sostenibile ed economia circolare", per un importo complessivo pari ad 19.800.000.

Quattro di questi progetti sono stati ammessi a finanziamento con decreto direttoriale del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica n. 490 del 13 dicembre 2022, per complessivi euro 15.867.900. Due progetti riguardano la fornitura di mezzi di trasporto elettrici e altri due attengono a lavori di efficientamento di infrastrutture energetiche e di realizzazione di un impianto fotovoltaico, per un costo complessivo, compresi i finanziamenti da risorse proprie ed altre fonti, pari a 19,2 milioni.

Un ulteriore progetto, denominato "Interconnected Nord-Est Innovation Ecosystem (iNEST)", è stato finanziato dal Ministero dell'università e della ricerca (Mur) con decreto direttoriale n. 1058 del 23 giugno 2022, con una assegnazione di euro 530.000, a valere sulle risorse del Pnrr. Partecipando a questo progetto, l'AdSP si unisce a numerosi altri partner nella realizzazione di una rete di innovazione e digitalizzazione in aree del Nord-Est ad elevata specializzazione tecnologica. Nel complesso, il progetto iNEST riceve un cofinanziamento europeo di 110 milioni.

A questi primi 14 progetti si sono aggiunti, nel giugno 2023, altri 8 progetti finanziati dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (Mase), per complessivi 10 milioni, di cui 8,1 a valere sul Pnrr. Questi riguardano lavori di riqualificazione ed efficientamento energetico di edifici e impianti, nonché la sostituzione di mezzi di servizio elettrici.

La tabella seguente sintetizza lo stato di avanzamento finanziario dei 22 progetti in corso di attuazione (per un costo previsto di 468,7 milioni), da cui risulta che, a fronte di anticipazioni pari a 253 milioni, alla data del 31 dicembre 2023 l'AdSP ha effettuato pagamenti per 31,2 milioni.

Tabella 10 – Progetti PNRR (situazione al 31 dicembre 2023)

(migliaia)

Tipologia	N.	Denominazione	Costo previsto	Somme anticipate	Pagate	Obiettivo raggiunto
Aumento della capacità portuale	1976	Opere preparatorie zona Noghere	60.024,5	36.923,1	27.480,0	Si
	1948	Banchinamento terminal Noghere e dragaggio canale di servizio	45.037,8	27.692,3	874,0	Si
	1949	Terminal contenitori del molo VII	100.537,8	61.846,1	1.170,5	Si
Collegamenti di ultimo miglio	1951	Estensione delle infrastrutture comuni del Punto franco nuovo	198.615,2	102.649,5	891,5	NO
Elettrificazione delle banchine	1908	Molo Bersaglieri	10.189,7	4.666,7	152,7	Si
	1909	Molo VII	8.297,2	4.667,9	149,0	Si
	1931	Molo V e Riva Traiana	4.305,7	2.428,3	123,6	Si
	1943	Scalo Legnami e piattaforma logistica	4.079,2	2.378,4	67,5	Si
	1938	Porto di Monfalcone	7.909,0	4.369,9	92,3	Si
Infrastrutture energetiche non efficienti	1953	Efficientamento delle infrastrutture energetiche portuali finalizzati alla creazione di una Port Grid	15.000,0	4.412,5	39,3	Si
	1956	Riqualificazione energetica edificio via Svevo Trieste	952,2	71,0	10,2	Si
	1954	Efficientamento edifici ex Arsenale triestino San Marco	2.000,0	154,1	0	Si
	1955	Riqualificazione energetica edificio addossato al Magazzino 53	1.297,3	82,2	10,8	Si
	1998	Lavori di efficientamento dell'illuminazione di banchina del porto di Monfalcone	115,0	11,5	0	Si
Mezzi di trasporto elettrici	1994	Fornitura di un'imbarcazione ad idrogeno per uso ispettivo	1.916,0	191,6	0	Si
	1993	Fornitura di un'imbarcazione elettrica per uso ispettivo	68,0	6,8	0	Si
	1996	Sostituzione di n. 2 mezzi adibiti al servizio navetta con mezzi elettrici	158,3	8,5	0	Si
	1997	Fornitura di n. 27 mezzi di servizio elettrici in sostituzione dell'attuale parco macchine	1.334,5	133,4	0	Si
	1952	Realizzazione infrastrutture di ricarica mezzi portuali elettrici	3.500,0	0	11,8	Si
Produzione di energia da fonti rinnovabili	1991	Impianto fotovoltaico su fabbricati nell'area del Porto di Trieste	2.120,0	212,0	0	Si
	1995	Impianto fotovoltaico su edifici in Monfalcone	718,7	71,9	0	Si
Dalla ricerca all'impresa		Interconnected Nord-Est Innovation Ecosystem (iNEST)	530,0	0	148,9	Si
Totale			**468.706,1**	**252.977,7**	**31.222,1**	

Fonte: dati AdSP

Per la descrizione delle finalità dei singoli progetti avviati nel 2021 si rinvia al precedente referto di questa Sezione. In questa sede, si soggiunge che i tre progetti tesi ad aumentare la

capacità portuale hanno raggiunto la fase di aggiudicazione dell'appalto congiunto di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori. Analoga situazione vale per i cinque progetti di elettrificazione delle banchine (*cold ironing*), quattro dei quali hanno in corso la progettazione esecutiva e uno ha già avviato la fase dei lavori.

Più problematica è la situazione del progetto di collegamento di ultimo miglio del *terminal* portuale al Punto franco nuovo, consistente nella realizzazione di una nuova stazione ferroviaria, un nuovo svincolo sulla grande viabilità triestina, una cassa di colmata di circa 500 mila metri cubi e relative infrastrutture di servizio. Questo è l'unico progetto che non ha raggiunto gli obiettivi programmati e che si trova ancora nella fase di autorizzazione e validazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica. Al riguardo, dopo l'affidamento dei servizi di progettazione (delibera n. 384 del 1° luglio 2022) e la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica, il Comitato speciale presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha formulato richieste di integrazione e modifiche nel merito della progettazione, alle quali l'AdSP si è conformata soltanto in data 31 agosto 2023. Ottenuto il parere positivo del Comitato nel mese di ottobre, è stato avviato il procedimento di Valutazione di impatto ambientale ed è stata indetta la Conferenza di servizi. La gara avente ad oggetto l'affidamento dell'appalto integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione lavori è stata pubblicata in data 21 dicembre 2023, con procedura ristretta ai sensi dell'art. 72 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36.

In ordine alla realizzazione dei 5 progetti di riqualificazione energetica degli edifici, nessuno di questi risulta ancora avviato, trovandosi ancora nella fase della progettazione esecutiva (due progetti risultano comunque approvati).

Quanto ai 5 progetti relativi all'acquisto di mezzi di servizio elettrici o alimentati a idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di ricarica, uno solo di essi è stato avviato, a seguito dell'approvazione dell'accordo quadro di Consip S.p.a. e relativa contrattualizzazione di 2 lotti su 4, preliminare all'invio degli ordini di acquisto dei 27 veicoli elettrici.

Ancora in fase di progettazione i restanti interventi di efficientamento delle infrastrutture energetiche portuali.

Con riguardo alle misure organizzative adottate per accelerare l'attuazione di tali progetti, l'AdSP ha riferito di aver stipulato una convenzione quadro con Invitalia S.p.a. (delibera n. 118 del 2022), affidataria, oltre che dell'incarico di verifica preventiva di primo livello, anche

del servizio di Centrale di committenza e attività di *project management* a supporto dell'Ente in tutte le fasi dello sviluppo progettuale. Con deliberazione n. 37/2023 è stata approvata la proroga dei termini della convenzione al 31 dicembre 2026.

Ai sensi dell'art. 5 del decreto Mef 15 luglio 2021, il monitoraggio dei programmi, degli interventi e delle procedure del Piano complementare al Pnrr è effettuato attraverso il sistema informativo di cui al d.lgs. n. 229 del 2011. Per i progetti del Pnrr di cui l'AdSP è soggetto attuatore sono state attivate le utenze ReGiS ed il sistema viene alimentato contemporaneamente all'avanzamento delle opere.

L'AdSP ha adottato un sistema di contabilità separata con l'istituzione di nuovi capitoli di entrata e di uscita dedicati agli investimenti del Pnrr.

5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE

5.1 Gestione dei punti franchi

Il porto franco di Trieste rappresenta un'importante leva di politica industriale che l'AdSP può utilizzare per attrarre gli investimenti nazionali ed esteri che intendano giovarsi dei benefici doganali che l'extraterritorialità comporta. Tradizionalmente, esso comprende cinque distinti punti franchi, di cui tre destinati alle attività commerciali (il Punto franco vecchio, il Punto franco nuovo, lo scalo Legnami) e due destinati ad attività di tipo industriale (Punto franco olii minerali, Punto franco del canale di Zaule). La loro funzione principale consiste nell'assicurare che il porto ed i mezzi di transito di Trieste possano essere utilizzati in condizioni di eguaglianza da tutto il commercio internazionale secondo le consuetudini vigenti negli altri porti franchi del mondo. A tal fine, il regime di porto franco garantisce la massima libertà di accesso e transito nonché l'extraterritorialità doganale.[16]

L'amministrazione dei punti franchi è affidata al Presidente dell'AdSP, in applicazione di quanto disposto dal decreto del Mit 13 luglio 2017, n. 368, emanato in attuazione dell'art. 6, c. 12, della legge n. 84 del 1994. Al Comitato di gestione dell'AdSP sono affidate le strategie di sviluppo dei punti franchi attraverso l'approvazione di piani operativi triennali che individuano i punti di accesso, i servizi di interesse generale, il sistema logistico e le esigenze di ristrutturazione e manutenzione degli impianti.

In applicazione dell'art. 1, commi 618-620, della l. 23 dicembre 2014, n. 190, che ha previsto la sdemanializzazione delle aree del porto vecchio di Trieste e lo spostamento del relativo Punto franco in altra zona, l'AdSP ha provveduto, d'intesa con il Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia e con il Sindaco di Trieste, ad individuare nelle aree retroportuali della zona industriale di Bagnoli della Rosandra il nuovo Punto franco denominato "Free*Este*". Le aree prescelte per il regime di porto franco sono dotate di infrastruttura industriale, in grado di deflazionare rapidamente il Punto franco nuovo, e di più congrui spazi da mettere a disposizione delle imprese che intendono utilizzare il più favorevole regime doganale per insediare attività manifatturiere e/o di stoccaggio merci.

[16] Ciò comporta il diritto d'ingresso, senza discriminazioni, di navi e merci, quale che sia la loro provenienza o destinazione, con la possibilità di sostarvi per un tempo indeterminato, in esenzione da dazi, tasse o altre imposizioni diverse dal corrispettivo di servizi prestati, senza necessità di autorizzazione allo sbarco, imbarco, trasbordo, movimentazione e deposito delle merci.

5.2 Gestione del patrimonio immobiliare e dei beni demaniali

Oltre all'immobile ove è stabilita la sede legale, l'AdSP gestisce in proprietà esclusiva un consistente patrimonio immobiliare disponibile, il cui valore contabile, secondo i dati riportati nello stato patrimoniale del 2022, si attesta a euro 32.240.550 (euro 32.242.621 nel 2021). In realtà, l'AdSP gestisce beni demaniali realizzati con finanziamenti pubblici di ben più consistente valore, pari a 578,5 mln, come riportato nei conti d'ordine.

Il compendio immobiliare del porto di Trieste è suddiviso in 7 comprensori, tra immobili strumentali (destinati a compiti istituzionali) e immobili a reddito, dai quali l'AdSP ha ricavato canoni di locazione pari a euro 446.499 (euro 437.765 nel 2021). Al riguardo, si osserva come la misura dei canoni locativi nel porto di Trieste sia rimasta sostanzialmente invariata rispetto al triennio precedente. I canoni di locazione relativi al comprensorio di Monfalcone sono stati, invece, aggiornati con delibera presidenziale n. 738 in data 15 dicembre 2021 per l'annualità 2022.

Per il porto di Monfalcone, l'AdSP ha registrato una sensibile crescita dei canoni di locazione per *terminal*, aree attrezzate e magazzini destinati alle attività portuali, con entrate passate da euro 237.469 nel 2020 a euro 1.312.514 nel 2021, ed euro 1.567.091 nel 2022 (+19,39 per cento). In ordine ai motivi della significativa crescita dei canoni di locazione del 2021 rispetto all'anno precedente (+500 per cento), l'Ente ha precisato che lo scostamento è dovuto all'acquisizione del compendio immobiliare gestito dall'Azienda speciale del porto di Monfalcone, organo camerale della Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura di Gorizia (ora Camera di Commercio Venezia Giulia). Prima dell'acquisizione, infatti, i canoni di locazione erano percepiti (fino ad ottobre 2020) dall'Azienda speciale, sicché gli introiti spettanti all'AdSP nel 2020 hanno riguardato solo le due ultime mensilità (mentre nel 2021 hanno riguardato l'intera annualità).

A seguito dell'acquisizione dell'Azienda speciale, l'AdSP è subentrata, in qualità di cessionaria, in tutti i contratti di locazione e rapporti assimilati (atti di concessione in uso, comodati gratuiti e atti costitutivi di diritti di superficie) precedentemente stipulati dalla medesima in tempi diversi. Al fine di promuovere uno sviluppo uniforme del porto di Monfalcone, l'AdSP ha quindi sottoscritto, in data 15 febbraio 2022, un accordo quadro con le società terminaliste titolari di autorizzazioni ex art. 16 l. n. 84 del 1994, di concessioni o di contratti di locazione, così da pervenire, previa pubblicazione delle rispettive istanze di parte,

ad un nuovo assetto contrattuale che prevedesse, per ciascuna di esse, la stipula di atti di concessione demaniale (con contestuale risoluzione di quelli in essere su beni demaniali), di contratti di locazione temporanea sulle aree della ex Azienda speciale da demanializzare (con contestuale risoluzione di quelli in essere e successiva risoluzione consensuale al momento della demanializzazione delle aree interessate, a loro volta, da nuovo atto di concessione) e di nuovi atti di autorizzazione ex art. 16 l. n. 84 del 1994 per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali (con contestuale revoca delle autorizzazioni eventualmente vigenti).

La circoscrizione territoriale dell'AdSP è costituita da aree demaniali marittime, opere portuali e antistanti specchi acquei, per la cui disponibilità l'AdSP rilascia, per conto dello Stato, titoli concessori a terzi. Per la gestione del demanio marittimo l'AdSP si avvale dal 2018 del Sistema informativo del demanio marittimo (SID), che le consente di conoscere lo stato di utilizzo dei beni, la loro localizzazione e ogni altra informazione utile a gestire in modo efficiente le correlate concessioni.

Per la gestione del demanio marittimo ed il relativo affidamento in concessione delle operazioni e dei servizi portuali[17] è intervenuto il nuovo regolamento, adottato dal Mit, di concerto con il Mef, con decreto 28 dicembre 2022, n. 202, ai sensi dell'art. 18, l. n. 84 del 1994, che disciplina i procedimenti di rilascio delle concessioni demaniali avviati, anche a seguito di istanza di parte, sulla base di procedure ad evidenza pubblica.

In ottemperanza a detto regolamento, l'AdSP ha adottato, con decreto del Presidente n. 1766 del 27 dicembre 2023, il "Regolamento concessioni e canoni demaniali per il Porto di Trieste" e, con decreto n. 1767 del 27 dicembre 2023, il "Regolamento concessioni e canoni demaniali per il Porto di Monfalcone".[18]

Il bando o l'avviso pubblico per la presentazione delle istanze è pubblicato *on-line* per almeno 30 giorni (anziché 20 giorni, come previsto dalla previgente disciplina). Sono introdotti limiti all'attribuzione del punteggio relativo alla variazione in aumento del canone demaniale. Il canone concessorio viene determinato in base alla classificazione dei terminal, alla realizzazione di infrastrutture portuali nell'area, e al livello di efficienza ambientale, energetica

[17] Le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente da imprese portuali autorizzate dall'AdSP (*ex* artt. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994) e consistono nel carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci, e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. I servizi portuali sono disciplinati dalla l.30 giugno 2000, n. 186 e sono definiti come prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali.

[18] La disciplina provvisoria delle concessioni demaniali per il porto di Trieste era stata adottata con i decreti presidenziali n. 1533 del 25 gennaio 2018 e n. 1543 del 4 maggio 2018, mentre, per il porto di Monfalcone, era intervenuto il decreto n. 1634 di data 29 luglio 2020, recentemente sostituito dal decreto del Presidente n. 1717 del 28 dicembre 2022.

e produttiva del concessionario. In particolare, il canone demaniale è costituito da una componente fissa, stabilita tenendo conto dell'ubicazione dell'area oggetto di concessione e dell'entità degli investimenti proposti dal concessionario, nonché da una componente variabile, stabilita mediante l'applicazione di indicatori del livello di efficienza e della qualità dei servizi offerti. Nel corso del rapporto concessorio, la misura del canone demaniale può essere aumentata fino ad un massimo del 25 per cento in conseguenza di eventuali interventi di manutenzione o adeguamento effettuati con risorse finanziarie dell'AdSP per incentivare o agevolare lo svolgimento delle attività portuali.

Ai fini dell'aggiudicazione si dovrà tener conto dei piani di investimento e dei tempi di realizzazione, del piano occupazionale, della misura del canone demaniale e della capacità aziendale di conseguire, con continuità, gli obiettivi di politica sociale, ambientale, industriale e finanziaria. Le eventuali proroghe della concessione non possono essere, in alcun caso, superiori a 5 anni e devono essere rapportate ai nuovi investimenti da eseguire. Sono fatti salvi dalla nuova normativa gli atti concessori in essere e i relativi canoni.

Per una visione di sintesi del graduale evolversi delle attività economiche e produttive presenti all'interno di ciascuno dei due porti del sistema nonché dei relativi canoni demaniali, le seguenti tabelle danno conto del numero complessivo delle concessioni demaniali in essere al termine del 2021 e del 2022, suddivise per funzioni e categorie, con separata evidenza dei dati previsionali dei canoni concessori di competenza di entrambi gli esercizi.

Tabella 11 - Concessioni e canoni demaniali - porto di Trieste

FUNZIONI	CATEGORIE	CONCESSIONI (numero)		CANONI 2021 (euro)	CANONI 2022 (euro)
		2021	2022		
COMMERCIALE		**173**	**182**	**9.285.437**	**9.846.955**
	Terminal operators	26	25	7.305.638	7.559.002
	Attività commerciali	124	131	1.065.449	1.184.807
	Magazzini portuali	23	26	914.350	1.103.146
SERVIZIO PASSEGGERI		**2**	**2**	**1.094.951**	**1.181.999**
INDUSTRIALE		**27**	**24**	**3.284.113**	**3.569.636**
	Attività industriali	3	2	1.619.951	1.746.046
	Impianto fotovoltaico	1	1	322.094	347.701
	Depositi costieri	5	4	1.133.448	1.238.525
	Cantieristica	18	17	208.620	237.363
TURISTICA E DA DIPORTO		**62**	**59**	**522.202**	**556.924**
	Attività turistico ricreative	24	24	127.973	141.111
	Nautica da diporto	38	35	394.228	415.813
PESCHERECCIA		**8**	**5**	**122.528**	**126.871**
INTERESSE GENERALE		**55**	**57**	**895.316**	**980.508**
	Servizi tecnico nautici	18	20	202.557	224.075
	Infrastrutture	35	35	687.759	750.944
	Imprese esecutrici di opere	2	2	5.000	5.489
VARIE		**30**	**31**	**115.084**	**126.965**
	TOTALE GENERALE	**357**	**360**	**15.319.631**	**16.389.858**

Fonte: : Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Per il porto di Trieste, i dati esposti in tabella mostrano una situazione relativamente stabile, con la tendenza al recupero sia del numero delle concessioni sia dei relativi canoni concessori. I migliori risultati (tutti in crescita) li registrano il settore commerciale, con il parziale recupero dei magazzini portuali, e i servizi tecnico-nautici, anch'essi in recupero dopo la crisi pandemica.

A seguito della stipula dell'atto di intesa con la Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia per la gestione del porto di Monfalcone, l'AdSP ha assunto, dal 2020, la titolarità dei relativi rapporti di concessione demaniale, con risultati in crescita nella gestione dei *terminal* e delle infrastrutture, come evidenziato dalla successiva tabella.

Tabella 12 - Concessioni e canoni demaniali - porto di Monfalcone

FUNZIONI	CATEGORIE	CONCESSIONI (numero)		CANONI 2021 (euro)	CANONI 2022 (euro)
		2021	2022		
COMMERCIALE		**10**	**10**	**666.031**	**717.702**
	Terminal operators	10	10	666.031	717.702
	Attività commerciali	0	0	0	0
	Magazzini portuali	0	0	0	0
SERVIZIO PASSEGGERI		**0**	**1**	**0**	**6.165**
INDUSTRIALE		**0**	**0**	**0**	**0**
	Attività industriali	0	0	0	0
	Impianto fotovoltaico	0	0	0	0
	Depositi costieri	0	0	0	0
	Cantieristica	0	0	0	0
TURISTICA E DA DIPORTO		**0**	**0**	**0**	**0**
	Attività turistico ricreative	0	0	0	0
	Nautica da diporto	0	0	0	0
PESCHERECCIA		**0**	**0**	**0**	**0**
INTERESSE GENERALE		**11**	**6**	**17.196**	**25.606**
	Servizi tecnico nautici	1	1	2.500	2.699
	Infrastrutture	10	5	14.696	22.908
	Imprese esecutrici di opere	0	0	0	0
VARIE		**0**	**0**	**0**	**0**
	TOTALE GENERALE	**21**	**17**	**683.227**	**749.474**

Fonte: : Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Ben diverso è il quadro contabile di sintesi delle entrate da concessioni demaniali e da autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali. La tabella seguente, infatti, nel riassumere, per gli esercizi dell'ultimo quinquennio, le entrate accertate e le riscossioni del bilancio di competenza (comprensivi di conguagli per canoni concessori e da autorizzazioni per l'uso di beni demaniali), con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso, rispettivamente, delle entrate correnti e degli accertamenti, evidenzia per l'anno 2022 una netta riduzione sia delle risorse accertate sia di quelle riscosse.

Tabella 13 - Canoni demaniali - Accertamenti e riscossioni bilanci 2018-2022

Esercizio	Accertamenti per canoni	Entrate correnti	Incidenza %	Riscossioni di competenza per canoni	Incidenza %
	(a)	(b)	a/b	(c)	c/a
2018	15.135.809	48.700.220	31,1	851.361	5,6
2019	15.925.309	51.968.329	30,6	2.725.974	17,1
2020	15.782.593	50.882.933	31,0	1.515.282	9,6
2021	18.927.807	52.055.248	36,4	1.837.945	9,7
2022	16.180.430	55.297.998	29,3	1.219.212	7,5

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP cap. 123/010

In ordine ai motivi dello scostamento tra i dati rappresentati nelle tabelle precedenti e i dati di bilancio risultanti dal capitolo 123/010 delle entrate, l'Ente ha evidenziato che i dati riportati in bilancio sono riferiti alla situazione concessoria dell'esercizio successivo, in quanto l'AdSP, in ossequio all'art. 16 del regolamento della navigazione marittima, fattura nel mese di dicembre i canoni dell'anno entrante da riscuotere anticipatamente. Pertanto, l'importo fatturato risente delle variazioni relative al numero dei concessionari e alle dimensioni delle aree dedotte in concessione, oltre ai possibili conguagli e alla emissione di note di credito (pari a euro 3.763.937 nel 2022) a seguito di riconsegna o mancato utilizzo di beni demaniali da parte dei concessionari o della riduzione dei canoni per effetto del riconoscimento di investimenti effettuati o sconti applicati.[19]

5.3 Traffico portuale

Dopo la battuta d'arresto prodotta dalla pandemia da Covid-19, il traffico portuale del 2022 ha mostrato segnali di ulteriore recupero rispetto al 2021, grazie alla crescita dei comparti ad alto valore aggiunto, quali i traffici intermodali e del carico generale, mentre il comparto energetico-industriale ha risentito ancora del rallentamento delle attività industriali del centro Europa.

A livello di traffico complessivo, il sistema del Mare Adriatico Orientale registra una crescita del 4,8 per cento nel settore merci, del 15,9 per cento nel settore *container* ed una battuta d'arresto nei passeggeri di linea (-74,6 per cento).

In particolare, il porto di Trieste, strutturalmente più esposto alle crisi geo-politiche internazionali e ai conseguenti andamenti congiunturali, anche grazie all'avvio operativo delle attività della Piattaforma logistica ha registrato una crescita complessiva del 4 per cento, con una buona *performance* dei traffici intermodali e convenzionali.

[19] Secondo quanto riferito dall'AdSP, le note di credito che hanno determinato riduzioni dei residui attivi dei canoni demaniali sono state emesse per le motivazioni di seguito indicate:
1) Riconoscimento degli investimenti effettuati dal concessionario, come previsto dal "Regolamento concessioni e canoni demaniali per il porto di Trieste e di Monfalcone;
2) Subentri nelle concessioni demaniali, che hanno comportato la rideterminazione del canone fatturato;
3) Riduzione del 30 per cento della misura dei canoni demaniali per i soli magazzini utilizzati esclusivamente per il deposito e la manipolazione dei prodotti ortofrutticoli;
4) Riduzione del 30 per cento della misura dei canoni demaniali afferenti le aree e i manufatti utilizzati esclusivamente per il deposito di legname;
5) Riduzione del 37 per cento della misura dei canoni demaniali per i magazzini portuali utilizzati per il deposito di caffè crudo.

Anche il porto di Monfalcone mostra un parziale recupero (+17,2 per cento), dopo il calo delle rinfuse solide del 2020 a seguito della riconversione della centrale termoelettrica a carbone. Il buon risultato è dovuto, essenzialmente, alla ripresa dei prodotti metallurgici (+7,2 per cento) e al temporaneo riutilizzo del carbone nella centrale elettrica a seguito della crisi energetica.

Per una più chiara visione dei diversi andamenti, le tabelle seguenti illustrano, per il triennio 2020–2022, la movimentazione delle merci e dei passeggeri nei porti di Trieste e Monfalcone e nel complesso del sistema portuale.

Tabella 14 - Traffico porto di Trieste

	2020	2021	2022	Δ %
MERCI (tonnellate)				
Rinfuse liquide	37.564.687	37.426.452	37.882.282	1,2
Rinfuse solide	540.827	571.791	649.718	13,6
Merci varie	16.049.706	17.363.014	19.060.813	9,8
Totale Merci	**54.155.220**	**55.361.257**	**57.592.813**	**4,0**
N. Container TEU movimentati	776.025	757.255	877.805	15,9
di cui pieni	*601.113*	*600.923*	*646.515*	*7,6*
N. Passeggeri di linea	8.092	45.136	11.427	-74,7
N. Croceristi	1.536	56.110	330.359	488,8

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 15 - Traffico porto di Monfalcone

	2020	2021	2022	Δ %
MERCI (tonnellate)				
Rinfuse liquide	0	0	0	0
Rinfuse solide	2.028.291	2.452.482	3.097.122	26,3
Merci varie	916.291	827.351	747.367	-9,7
Totale Merci	**2.944.582**	**3.279.833**	**3.844.489**	**17,2**
N. Container TEU movimentati	694	1.493	1.961	31,3
di cui pieni	*694*	*1.209*	*1.083*	*-10,4*
N. Passeggeri di linea	24	47	29	-38,3
N. Croceristi	0	79.096	71.926	-9,1

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 16 - Totale traffico portuale AdSP

	2020	2021	2022	Δ % 2022/2021
MERCI (tonnellate)				
Rinfuse liquide	37.564.687	37.426.452	37.882.282	1,2
Rinfuse solide	2.569.118	3.024.273	3.746.840	23,9
Merci varie	16.965.997	18.190.365	19.808.180	8,9
Totale Merci	**57.099.802**	**58.641.090**	**61.437.302**	**4,8**
N. Container TEU movimentati	776.719	758.748	879.766	15,9
di cui pieni	*601.807*	*602.132*	*647.598*	*7,6*
N. Passeggeri di linea	8.116	45.183	11.456	-74,6
N. Croceristi	1.536	135.206	402.285	197,5

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

5.4 Procedure acquisitive e Sportello unico amministrativo

Con riguardo alle procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria, l'AdSP opera in base al regolamento interno, adottato con delibera n. 33 del 20 dicembre 2019 secondo le Linee Guida dell'Anac n. 4, di attuazione del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici).

Con il richiamato d.l. n. 76 del 2020 è stata introdotta una disciplina semplificatoria per gli affidamenti dei contratti pubblici, che consente all'AdSP di ricorrere all'affidamento diretto e alla procedura negoziata per importi a base di gara diversi e superiori rispetto a quelli previsti dall'art. 36 del d.lgs. n. 50 del 2016. Analoghe disposizioni derogatorie sono state introdotte dagli artt. 48 e 49 del d.l. n. 77 del 2021, in tema di aggiudicazione dei contratti pubblici, subappalto e appalto integrato per gli interventi finanziati in tutto o in parte dal Pnrr e dal Pnc, con la possibilità per le stazioni appaltanti, in quest'ultimo caso, di procedere all'affidamento di progettazione ed esecuzione dei lavori sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica.

Con riguardo alle principali procedure competitive attivate nell'anno 2022 aventi rilevante impatto economico sul bilancio dell'Ente, si segnalano quelle relative alla esecuzione del piano di caratterizzazione del canale navigabile e della foce del Rio Ospo del porto di Trieste (importo a base d'asta euro 2.003.572) e la procedura di realizzazione in partenariato, mediante contratto di disponibilità ai sensi degli artt. 180, c. 8, 183, cc. 15 e 16, e 188 del d.lgs. n. 50 del 2016, della progettazione, esecuzione e manutenzione di una struttura polifunzionale, di facile rimozione, da adibire a nuovo centro ispettivo presso il posto di controllo frontaliero di Trieste, per l'esecuzione di controlli veterinari su prodotti di origine animale sbarcati a mezzo navi *container* o traghetti, con prestazione di servizi accessori rispetto alla messa a disposizione della struttura (importo a base d'asta euro 2.945.457).

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi: al numero di contratti stipulati nel 2021, all'importo della spesa sostenuta ed all'incidenza di ciascuna tipologia di acquisto rispetto al totale dei contratti stipulati nell'anno. Dai dati emerge, in particolare, la misura significativamente ridotta degli acquisti mediante strumenti centralizzati (convenzioni Consip,

MEPA e Regione Friuli-Venezia Giulia[20]), con una incidenza pari al 4,2 per cento rispetto agli acquisti totali, a fronte di un numero di affidamenti diretti pari all'81,2 per cento sul totale dei contratti.

Tabella 17 – Procedure di affidamento e spesa sostenuta nell'anno 2022

Tipologia	Numero contratti	Totale spesa	Composizione % su totale contratti
Affidamento diretto art. 36, c. 2, lett. a) d.lgs. 50/2016	143	4.266.324	84,6
Procedura competitiva con negoziazione art. 36, c. 2, lett. b) d.lgs. 50/2016	5	1.296.052	3,0
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando di gara art. 63 d.lgs. 50/2016	2	1.069.998	1,2
Procedura aperta art. 60 d.lgs. 50/2016	5	5.913.813	3,0
Convenzioni Consip, MEPA, accordi quadro, ecc.	14	41.576	8,3
Altro (procedura ristretta ex art. 1, c. 912, l. n.145/2018)	0	0	0,0
TOTALE	**169**	**12.587.763**	**100**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Per una più efficiente gestione dei procedimenti amministrativi ed autorizzativi in ambito portuale, in data 30 settembre 2021 è stato approvato, con delibera presidenziale n. 27, il Regolamento di funzionamento dello Sportello unico amministrativo, uno strumento digitale innovativo, previsto dall'art. 15-bis della legge n. 84 del 1994, che assicura l'unicità di conduzione e la semplificazione di tutte le procedure amministrative inerenti le attività economiche di competenza dell'AdSP.[21] Il regolamento è stato aggiornato con deliberazione del Comitato di gestione n. 6 del 27 aprile 2023 al fine di includere la procedura relativa ai c.d. "*background check*" cui devono essere sottoposte tutte le persone che stabilmente svolgono un'attività professionale all'interno della *port facility* o a bordo delle navi.[22]

Il regolamento definisce, altresì, i criteri organizzativi e i metodi di gestione operativa della piattaforma telematica, secondo uno schema coerente con le Linee guida diramate dal Mims

[20] Con la Regione Friuli-Venezia Giulia opera dal 2018 una convenzione per l'adesione alla rete delle stazioni appaltanti della Regione, che si avvale, gratuitamente, di una piattaforma di *e-procurement* regionale (denominata "eAppaltiFVG") per le procedure di acquisto di lavori, servizi e forniture di importo superiore a euro 5.000.

[21] Fanno eccezione le procedure concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli, di cui al d.p.r. 29 dicembre 2021, n. 235, teso a velocizzare e rendere trasparenti le procedure per i controlli delle merci in entrata e in uscita dall'Italia.

[22] Tale aggiornamento fa seguito all'emanazione del d.m. 287 del 20 settembre 2022, con il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha aggiornato la parte IV "Norme di *security* comuni per navi, impianti portuali e porti" del Programma nazionale di sicurezza marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali.

in data 19 luglio 2021. Attraverso questo sistema automatizzato i soggetti deputati ad operare in porto e i diversi uffici dell'AdSP coinvolti nelle singole pratiche possono interloquire attivamente e verificare la completezza delle istanze e della documentazione trasmessa, lo stato di ognuno dei 20 processi autorizzativi da esso gestiti, il rispetto dei tempi, fino al rilascio dell'atto conclusivo.

Al 31 dicembre 2022, i procedimenti attivati sono 12 su 20, a fronte di un obiettivo operativo assegnato dal Ministero vigilante corrispondente al completamento delle procedure di digitalizzazione entro l'anno.

5.5 Partecipazioni

Le Autorità di sistema portuale possono 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'art. 46 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Con delibera n. 40 del 21 dicembre 2022, il Comitato di gestione ha adottato il Piano di revisione ordinaria delle partecipazioni alla data del 31 dicembre 2021, con il quale ha deciso di mantenere, senza modifiche, le partecipazioni societarie dirette detenute nei confronti di sei società, due delle quali a partecipazione totalitaria (Adriafer S.r.l. e Porto di Trieste Servizi S.r.l.) e quattro in via minoritaria (Trieste Terminal Passeggeri S.p.a. – 40 per cento; ALPT - Agenzia per il Lavoro Portuale del Porto di Trieste S.r.l. – 35 per cento; Alpe Adria S.p.a. – 33,33 per cento; Interporto di Trieste S.p.a. – 11,85 per cento). L'AdSP detiene, a tale data, due partecipazioni indirette in altrettante società (Adria Intermodale S.r.l. – 33,33 per cento - tramite Alpe Adria S.p.a.; Interporto Cervignano del Friuli S.p.a. – 9,91 per cento - tramite Interporto di Trieste S.p.a.).

Con delibera n. 30 del 20 dicembre 2023, il Comitato di gestione ha adottato il nuovo Piano di revisione ordinaria delle partecipazioni alla data del 31 dicembre 2022, dalla cui ricognizione risultano invariate le partecipazioni societarie detenute nei confronti di cinque società, mentre risulta che l'AdSP sia rientrata nel possesso della quota di capitale sociale della società Interporto di Trieste S.p.a. detenuta alla data del 31 dicembre 2020 (pari al 20 per cento) e che partecipi indirettamente, tramite la società Adriafer S.r.l., nel capitale della nuova società Adriafer Rail Services S.r.l. (quota di partecipazione pari al 100 per cento), costituita con

decisione assunta dall'Assemblea dei soci di Adriafer S.r.l. in data 30 marzo 2022 e confermata con deliberazioni n. 244 in data 14 aprile 2022 e n. 245 in data 19 aprile 2022.
Il valore totale di bilancio al 31 dicembre 2022 delle sei partecipazioni societarie e di quattro consorzi partecipati dall'AdSP è pari a euro 13.087.343.
Di seguito si forniscono sommarie informazioni sulle società partecipate dall'AdSP alla data del 31 dicembre 2022, con accenni alle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Adriafer S.r.l. è una società con unico socio, partecipata al 100 per cento dalla AdSP, che opera nell'ambito del comprensorio portuale di Trieste svolgendo il ruolo di gestore unico del servizio di manovra ferroviaria dei treni in arrivo e partenza dalle infrastrutture portuali. La società è titolare di apposita concessione e di licenza d'impresa ferroviaria rinnovata dal Mit il 2 aprile 2019 per ulteriori 5 anni. In virtù di una convenzione sottoscritta con l'AdSP in data 17 dicembre 2019, è titolare anche del diritto di uso esclusivo, come gestore unico, dei binari all'interno del comprensorio di Trieste fino al 25 novembre 2023. Per statuto, la società estende la propria attività anche allo sviluppo dei nodi ferroviari intermodali regionali ed alla connettività del sistema logistico-portuale alle reti continentali. Pertanto, le principali attività consistono nella manovra ferroviaria, nei servizi di trazione di linea e nelle relative attività accessorie, estese anche al porto di Monfalcone in virtù di convenzione, stipulata in data 7 aprile 2022 e ratificata dal Comitato di gestione con delibera n. 14 del 27 aprile 2022, con la quale è stato concesso alla società, per la durata di cinque anni, l'utilizzo in esclusiva anche dell'infrastruttura ferroviaria di cui al sedime demaniale del porto di Monfalcone.
Nell'aprile 2022 il Presidente dell'AdSP ha autorizzato la società Adriafer S.r.l. a costituire una nuova società a partecipazione totalitaria, denominata "Adriafer Rail Services S.r.l.", nella quale far confluire, senza una procedura comparativa di affidamento del servizio di integrazione logistica, anche la gestione e la manutenzione dei mezzi di trasporto ferroviario affidati ad Adriafer S.r.l. Alla base della sua costituzione vi sarebbe l'intento di sfruttare appieno l'incentivo "Ferrobonus", erogato dal Mit, ai sensi del regolamento interministeriale 14 luglio 2017, n. 125, un incentivo che Adriafer S.r.l. non avrebbe potuto cumulare con altre forme di contribuzione di natura pubblica per il trasporto ferroviario (art. 12 del cit. regolamento). La nuova società, costituita in data 20 aprile 2022, risulta governata dalla controllante Adriafer S.r.l. per mezzo dell'attuale suo Amministratore delegato,

Amministratore unico della controllata. Quest'ultima ha chiuso il bilancio 2022 con un utile di euro 5.554, un valore della produzione di euro 1.340.835 ed un patrimonio netto di euro 15.554. Quanto al bilancio di Adriafer S.r.l., il 2022 ha chiuso con un utile di euro 75.756, a fronte di un utile di 66.348 euro nel 2021; il fatturato medio della società si attesta a 10,8 milioni e il patrimonio netto a euro 2.660.515; le risorse umane in servizio a tempo indeterminato al 31 dicembre 2022 ammontano a 120 unità (97 unità nel 2021 e 93 unità nel 2020) per un costo di 7,2 milioni; gli oneri complessivi a carico dell'AdSP ammontano a euro 300 mila, quale rateo di un aumento di capitale deliberato in precedenza (euro 608 mila nel 2021).
Con delibera del 4 aprile 2023, il socio unico ha nominato il nuovo Consiglio di amministrazione per il triennio 2023-2025, composto di 3 membri e con un compenso, per l'intero C.d.a., fino ad un massimo di euro 140.000 annui, da distribuire tra i consiglieri in ragione delle deleghe assegnate.

Porto di Trieste Servizi S.r.l. è una società costituita nel 2009 dall'Autorità portuale di Trieste e trasformata nel 2015 in società "*in house*", strategica per lo sviluppo delle attività portuali, avendo in affidamento la gestione dei servizi di interesse generale necessari al mantenimento e allo sviluppo delle infrastrutture portuali comuni di competenza dell'AdSP e, in particolare, la gestione dei servizi informatici e telematici, di illuminazione, viabilità, gestione degli edifici e manutenzione ordinaria, servizi idrici e fornitura idrica alle navi ed altri servizi di supporto in ambito portuale e retroportuale.
Porto Trieste Servizi realizza un fatturato medio di 12,1 milioni ed ha chiuso il bilancio 2022 con un avanzo di esercizio di euro 11.878, a fronte di un utile di euro 8.974 nel 2021 e di 15.542; il numero medio dei dipendenti in servizio nel 2022 ammonta a 109 unità (contro le 110 unità nel 2021 e 73 unità nel 2020) per un costo di 7,8 milioni; gli oneri complessivi a carico dell'AdSP per la prestazione *in house* di servizi portuali in favore dell'AdSP ammontano a 12,2 milioni (17,2 milioni nel 2021 e 14,2 mln nel 2020).

Trieste Terminal Passeggeri S.p.a. è una società costituita nel 2007 e dal 2011 è partecipata al 40 per cento dall'AdSP. Opera nella gestione delle stazioni marittime e nei servizi di supporto ai passeggeri (operazioni di sbarco e imbarco), in forza di concessione venticinquennale in scadenza nel 2032. La società gestisce, altresì, i parcheggi delle rive, del molo IV e del porto vecchio.

Nel 2022, la società ha realizzato un fatturato di 15,5 milioni (contro una media di 8,5 mln nell'ultimo triennio) ed ha chiuso l'esercizio con un utile di euro 4.430.285 (a fronte di un utile pari ad euro 1.585.811 nel 2021 e una perdita di esercizio di euro 1.989.407 nel 2020); le risorse umane in servizio al 31 dicembre 2022 risultano pari a 14 unità (come nel triennio precedente) per un costo di euro 691 mila; gli oneri complessivi a carico dell'AdSP per la restituzione del deposito cauzionale a fine licenza demaniale ammontano a euro 28.065 (euro 15.159 nel 2021 e euro 100.968 nel 2020).

L'**Agenzia per il lavoro nel porto di Trieste S.r.l. (ALPT)** è una società (operativa dal 2016) promossa e partecipata dalla AdSP al 35 per cento del capitale sociale, avente ad oggetto, ai sensi dell'art. 17, co. 5, della legge n. 84 del 1994, la fornitura di lavoro portuale temporaneo alle imprese per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali nell'ambito del porto di Trieste.

Nel 2022, la società ha realizzato un fatturato di 11,2 milioni (contro una media di 9,9 mln nell'ultimo triennio) ed il bilancio risulta in utile per euro 12.801 (a fronte di un utile di euro 22.359 nel 2021 e euro 23.190 nel 2020); le risorse umane in servizio al 31 dicembre 2022 risultano pari a 211 unità (199 unità nel 2021 e 2020), per un costo di 9,7 milioni. Gli oneri complessivi a carico dell'AdSP ex art. 17, co. 15-bis, l. n. 84 del 1994 ammontano a euro 426.189 (1,3 mln nel 2021 e nel 2020).

Alpe Adria S.p.a. è una società di logistica (*Multimodal transport operator - M.T.O.*) appartenente al "Gruppo Friulia", di cui l'AdSP detiene il controllo del 33,33 per cento del pacchetto azionario (per un valore nominale pari a 40.000 euro). Attraverso la gestione coordinata del vettore ferroviario, stradale e marittimo, organizza e gestisce servizi di trasporto intermodale e combinato delle merci e delle unità di carico. Alpe Adria è impegnata nello sviluppo delle relazioni nazionali e internazionali dei tre porti del Friuli-Venezia Giulia – Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro – nonché degli altri centri intermodali della piattaforma logistica regionale, adempiendo altresì ad un ruolo strategico di "*driver*" logistico essenziale per lo sviluppo del sistema portuale.

Tramite detta società, l'AdSP detiene una partecipazione indiretta del 33,33 per cento in **Adria Intermodale S.r.l.**, che ha chiuso l'esercizio 2022 con un utile di euro 63 mila (euro 239 nel 2021 e euro 15.194 nel 2020); gli oneri complessivi a carico dell'AdSP per deposito cauzionale ammontano a euro 7.500 (come nel 2021 e nel 2020).

Nel 2022, Alpe Adria S.p.a. ha realizzato un fatturato di 96 milioni ed ha chiuso l'esercizio con un utile di euro 317.840 (euro 234.459 nel 2021 ed euro 315.842 nel 2020); le risorse umane in servizio al 31 dicembre 2022 risultano pari a 9 unità (7 unità nel 2021 e 2020) per un costo di euro 644.079 (0,5 milioni nel 2021); gli oneri complessivi a carico dell'AdSP per contributi allo sviluppo dei servizi logistici ammontano a 9 milioni (10 milioni nel 2021 e nel 2020).

Interporto di Trieste S.p.a. è una società appartenente al "Gruppo Friulia" partecipata al 20 per cento dalla AdSP, che ha per oggetto la gestione delle infrastrutture autoportuali e retroportuali, nonché la fornitura di servizi logistici, intermodali e doganali. La società opera nell'area industriale retroportuale di Fernetti, Bagnoli della Rosandra e Cervignano del Friuli a supporto dei *terminal* marittimi del porto di Trieste e di Monfalcone, fornendo servizi di movimentazione, deposito e magazzinaggio per imprese locali, nazionali e internazionali. Nel 2021 la società ha deliberato un aumento del capitale sociale di 8 milioni.

Tramite detta società, l'AdSP detiene una partecipazione indiretta del 11,03 per cento in **Interporto Cervignano del Friuli S.p.a.**, che ha chiuso l'esercizio 2022 con un utile di euro 323.384 (a fronte di un utile di euro 230.925 nel 2021 e di un disavanzo di euro 47.221 realizzato nel 2020).

Interporto di Trieste S.p.a. ha realizzato nel 2022 un fatturato di 9,2 milioni (7,9 milioni nel 2021 e nel 2020) ed ha chiuso l'esercizio con un utile di euro 368.744 (euro 73.024 nel 2021 e euro 41.141 nel 2020); le risorse umane in servizio al 31 dicembre 2022 risultano pari a 37 unità (39 unità nel 2021 e 40 unità nel 2020), per un costo di 2.150.310; gli oneri complessivi a carico dell'AdSP per locazioni passive e utenze connesse ammontano a euro 298.002 (euro 406.479 nel 2021 e 389.739 nel 2020).

Con riferimento alla partecipazione nella Fiera di Trieste S.p.a., società in liquidazione da oltre otto anni, in data 5 dicembre 2019 sono state cedute a terzi le 12.000 azioni della società per azioni Autovie Venete (S.A.A.V.), società indirettamente partecipata da Fiera di Trieste S.p.a., e in data 7 settembre 2020 è stata cancellata dal locale registro delle imprese, generando un introito finanziario per l'AdSP di euro 15.592.

L'AdSP detiene, altresì, una partecipazione del 20 per cento nel Consorzio depuratore aree private del porto di Monfalcone (ente privo di personalità giuridica) nonché la maggioranza del fondo di dotazione (52 per cento) dell'ente pubblico economico Consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana (CoSELAG), costituito il 22 novembre 2017 tra l'AdSP e i

Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle al fine di promuovere le attività e le iniziative produttive e imprenditoriali degli agglomerati del porto franco industriale, del quale l'Ente svolge le funzioni di amministrazione.[23]

Il CoSELAG è presieduto dal Presidente dell'AdSP e può avvalersi, in base ad una convenzione siglata nel 2018 con l'AdSP, della società *in house* Porto di Trieste Servizi S.r.l. per piccoli interventi di manutenzione ordinaria degli immobili.[24] Il bilancio 2022 ha chiuso con un utile di euro 271.360 (421.073 euro nel 2021 e euro 120.220 nel 2020); gli oneri complessivi a carico dell'AdSP per l'avvio delle azioni finalizzate allo sviluppo delle aree retroportuali di Trieste ammontano a euro 9.913 (euro 47.602 nel 2021 e nessun onere nel 2020).

In esecuzione dell'Accordo di programma tra la Regione autonoma Friuli Venezia-Giulia, il Comune di Trieste e l'AdSP per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto vecchio di Trieste, in data 28 maggio 2021 è stato costituito il Consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio URSUS, partecipata dall'AdSP al 23,33 per cento per un valore nominale pari a euro 70.000 (con oneri a carico del bilancio 2021). Il bilancio 2022 ha chiuso con un utile di euro 37.030 (euro 609 nel 2021). L'AdSP ha sostenuto un onere di euro 40.000 quale contributo per l'avvio delle attività del Consorzio, pari all'importo corrisposto anche dalla Regione e dal Comune di Trieste.

L'AdSP detiene anche una partecipazione del 20 per cento nel Consorzio depuratore aree private del porto di Monfalcone, organismo senza personalità giuridica ad attività meramente interna di natura non economica (non figurano oneri a carico del bilancio dell'AdSP).

5.6 Contenzioso

L'AdSP si avvale anche di avvocati del libero foro per la rappresentanza e la difesa in giudizio a fronte di un importante volume di contenzioso, per lo più caratterizzato da cause di risarcimento danni intentate da ex dipendenti e loro prossimi congiunti per patologie e decessi

[23] In particolare, il CoSELAG è chiamato a gestire, per espressa previsione della legge regionale n. 3 del 2015, il comprensorio industriale prima gestito da EZIT, ente per la zona industriale di Trieste posto in liquidazione alla fine del 2015 e cessato nell'aprile 2019. Tra le finalità del Consorzio si individuano le seguenti funzioni: progettazione e realizzazione di opere di urbanizzazione e servizi; acquisizione di immobili, anche mediante espropriazione; manutenzione e ammodernamento degli immobili di proprietà, nonché vendita e locazione di aree e fabbricati; azione promozionale per l'insediamento di attività produttive nelle aree di competenza; autorizzazione agli insediamenti produttivi; costruzione di immobili destinati all'insediamento di impianti produttivi industriali e artigianali su terreni di proprietà.

[24] La convenzione prevede il solo rimborso del costo delle parti di ricambio e dei materiali in genere relativi agli impianti ed alle aree verdi.

asbesto-correlati, attribuibili alla movimentazione di amianto nel porto di Trieste negli anni dal 1960 al 1992.

Dei 13 giudizi ancora pendenti davanti al giudice del lavoro nel 2022, uno di questi risulta definito, con condanna al risarcimento danni per 3,2 milioni.

È da evidenziare, al riguardo, che, per i potenziali oneri risarcitori, l'AdSP stanziava, fino al 2020, sul capitolo "spese per liti, arbitraggi, risarcimenti e accessori" del bilancio di previsione, un importo di 2,5 milioni, oltre ad una riserva aggiuntiva di euro 500.000. Nel 2021 l'importo stanziato è stato pari ad 2.247.000, con un fondo di riserva di euro 400.000, a fronte di impegni di spesa pari a euro 2.248.788 (nel 2020 gli impegni ammontavano a euro 1.972.583). Nel 2022 l'importo stanziato è stato pari ad 2.000.000, con un fondo di riserva di euro 400.000, a fronte di impegni di spesa pari a euro 3.315.644.

Per i predetti giudizi, il Rendiconto finanziario gestionale del 2022 riporta separatamente, tra gli oneri per acquisto di servizi, impegni per spese legali e giudiziarie pari a euro 140.422 (euro 133.731 nel 2021 e 197.459 nel 2020).

Quanto al Fondo rischi e oneri, previsto a copertura degli eventuali oneri di soccombenza nei detti giudizi, la quota di accantonamento per l'anno 2022 è stata di euro 3.100.000. Nel 2022, sono stati prelevati dal fondo euro 2.292.292 e al termine dell'esercizio, grazie alla nuova quota di accantonamento, il fondo risulta dunque ricostituito in euro 3.100.000.

Di non trascurabile portata risulta essere anche il contenzioso con l'Agenzia delle entrate (per complessivi 9 giudizi ancora pendenti), anche se le sentenze di primo e di secondo grado sono risultate, al momento, tutte favorevoli all'Autorità.

Per l'elenco di tutte le cause pendenti si rinvia alla nota integrativa al bilancio.

6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il rendiconto generale 2022, adottato dal Comitato di gestione con delibera n. 3 del 27 aprile 2023 previo parere favorevole dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, in pari data, e del Collegio dei revisori dei conti in data 20 aprile 2023, è stato approvato dal Mit con nota n. 19249 del 22 giugno 2023, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Esso è ancora redatto in conformità ai principi del d.p.r. n. 97 del 27 febbraio 2003 ed ai criteri provvisoriamente in vigore dettati dal regolamento di amministrazione e contabilità adottato dalla soppressa Autorità portuale di Trieste.

La mancata adozione del nuovo regolamento di amministrazione e contabilità, previsto dall'art. 6, c. 8, della l. n. 84 del 1994, e l'assenza di una contabilità integrata fondata su rilevazioni analitiche per centri di costo non consentono all'AdSP di passare dalla contabilità finanziaria alla contabilità economico-patrimoniale, da cui trarrebbe elementi conoscitivi utili ad assumere decisioni gestionali più appropriate per attuare il contenimento dei costi e migliorare i servizi da offrire all'utenza. Il sistema contabile dell'Ente risulta privo, altresì, di un adeguato sistema di indicatori di risultato.

Le voci del piano dei conti, previste dal d.p.r. 4 ottobre 2013, n. 132, si adeguano alle disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e si correlano al sistema di codifiche gestionali Siope di cui all'art. 14, c. 6, della legge n. 196 del 2009, preordinato al monitoraggio delle riscossioni e dei pagamenti pubblici in corrispondenza con il Sistema europeo dei conti nazionali.

Il rendiconto è costituito dal conto di bilancio (diviso in rendiconto finanziario decisionale e gestionale), dal conto economico, dallo stato patrimoniale e dalla nota integrativa, ai quali sono allegati: la situazione amministrativa, la relazione sulla gestione, la relazione del Collegio dei revisori dei conti, la situazione dei residui, i prospetti delle entrate e delle uscite dei dati Siope, il prospetto riepilogativo delle spese per missioni e programmi di cui al d.p.c.m. 12 dicembre 2012 nonché l'attestato relativo all'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti. Quest'ultimo registra nel 2022 un tempo medio di pagamento delle fatture passato da 13 a 17 giorni di anticipo rispetto alla scadenza.

Nel corso dell'esercizio sono stati adottati due provvedimenti di variazione al bilancio di previsione, tutti regolarmente approvati dai Ministeri vigilanti. La prima variazione al bilancio

ha riguardato assestamenti di cassa a seguito dell'approvazione del consuntivo 2021; la seconda variazione, conseguente alle anticipazioni per l'attuazione degli interventi previsti nell'ambito del Pnrr, ha previsto maggiori entrate per complessivi euro 95.006.000 e maggiori uscite per complessivi euro 99.911.000, con parziale utilizzo dell'avanzo di amministrazione disponibile a copertura del disavanzo di euro 4.905.000.

Il Collegio dei revisori dei conti ha dato atto dell'osservanza delle norme di contenimento della spesa per acquisto di beni e servizi di cui alla legge n. 160 del 2019 ed ha provveduto al versamento al bilancio dello Stato dell'importo di euro 530.503.

6.1 Andamento generale della gestione

Se il 2021 aveva rappresentato per l'AdSP l'anno della ripresa, dopo la crisi prodotta dalla pandemia da Covid-19 e la drastica contrazione del traffico passeggeri e merci, l'esercizio 2022 ha rappresentato l'anno dell'avvio del progetto integrato di riqualificazione dell'area portuale "*Adriagateway*", finalizzato a utilizzare i fondi europei assegnati nell'ambito delle misure previste dal *Recovery-fund* per il rilancio logistico-industriale dell'intero comparto portuale e territoriale del Mare Adriatico Orientale.

L'esercizio in esame chiude, infatti, con un eccezionale avanzo finanziario di competenza di euro 127.199.317 ed un avanzo di amministrazione in crescita di euro 125.884.750, per effetto del contributo erogato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli interventi infrastrutturali complementari al Pnrr pari ad euro 89.679.709, che si aggiunge ai finanziamenti già riscossi al termine del 2021 per complessivi 65,3 mln.

Nella tabella che segue si dà evidenza dei più significativi risultati contabili conseguiti nel 2022, posti a raffronto con quelli dei due precedenti esercizi, cui farà seguito un'analisi più approfondita della situazione finanziaria, amministrativa, economica e patrimoniale dell'Ente.

Tabella 18 - Principali saldi contabili della gestione

	2020	2021	2022	Δ % '22-'21
Disponibilità liquide	20.058.294	81.916.799	190.713.702	132,8
a) Avanzo/disavanzo finanziario	-5.346.907	-1.338.714	127.199.317	9601,6
saldo corrente	8.462.960	6.516.810	9.371.273	43,8
saldo in c/capitale	-13.809.867	-7.855.524	117.828.044	1599,9
b) Avanzo di amministrazione	6.464.368	4.895.076	130.779.826	2571,7
c) Avanzo/disavanzo economico	5.199.970	-335.668	2.915.197	968,5
d) Patrimonio netto	125.230.298	124.894.630	127.809.827	2,3

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Dopo i ripetuti disavanzi finanziari registrati nell'ultimo quinquennio, il quadro dei risultati di bilancio mostra nel 2022 evidenti segnali di ripresa per effetto dei consistenti finanziamenti statali legati al programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Pnrr.

Invero, oltre ad una significativa crescita delle disponibilità liquide, passate da 81,9 mln a 190,7 mln (+132,8 per cento), si registra un insolito saldo positivo della gestione in conto capitale di 117,8 mln, legato ai maggiori investimenti programmati, ma anche ad un diverso criterio di registrazione delle scritture contabili.

L'Ente, infatti, era solito assumere automaticamente impegni in misura pari agli accertamenti in entrata, a prescindere dall'esistenza di obbligazioni già perfezionate. Tale prassi, consolidata negli anni, consentiva di contabilizzare a pareggio (in entrata e in uscita) tutte le poste relative a finanziamenti per la realizzazione di opere infrastrutturali, così da creare la necessaria disponibilità di risorse da utilizzare, successivamente, all'atto della erogazione della spesa. Su richiesta di questa Corte e dei Ministeri vigilanti, l'AdSP ha dovuto interrompere la prassi contabile in uso, foriera di effetti distorsivi sulla gestione residui e sull'avanzo di amministrazione, adeguandosi alle raccomandazioni degli organi di controllo dall'esercizio in esame. La diversa contabilizzazione dei fondi vincolati ha coinciso, pertanto, con l'emersione di un ampio avanzo di competenza in conto capitale, dovuto alla mancata assunzione degli impegni di spesa a pareggio ed alle coeve economie di bilancio, confluite nel risultato di amministrazione.

L'insieme di queste operazioni, tuttavia, non ha prodotto particolari effetti sul piano economico-patrimoniale, avendo l'Ente accantonato l'intero importo dei contributi in conto capitale in un fondo di riserva patrimoniale a destinazione vincolata, rinviando agli esercizi successivi la loro imputazione a bilancio. Per questa ragione, il valore della produzione non registra significative variazioni (+16,4 per cento rispetto al 2021), con un saldo positivo della gestione caratteristica di euro 3.980.347 e un utile di esercizio di euro 2.915.197, pari alla crescita del patrimonio netto.

6.2 Rendiconto finanziario

Nell'ambito del percorso di graduale introduzione del sistema di contabilità armonizzata di cui al d.lgs. 31 maggio 2011, n. 91, l'Ente ha comunicato di aver introdotto, a decorrere dal bilancio di esercizio 2022, un criterio di competenza finanziaria cd. "corretta", secondo il quale le entrate e le uscite vengono imputate in base alla data di perfezionamento dell'obbligazione giuridica.[25]

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati della gestione di competenza risultanti dal conto del bilancio 2022, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 19 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza)

		2021	2022	Δ % '22/'21
ENTRATE	Correnti	52.055.248	55.297.998	6,2
	C/capitale	78.003.282	126.238.310	61,8
	Partite di giro	9.034.314	9.534.981	5,5
	Totale accertamenti	**139.092.844**	**191.071.289**	**37,4**
USCITE	Correnti	45.538.438	45.926.726	0,9
	C/capitale	85.858.806	8.410.266	-90,2
	Partite di giro	9.034.314	9.534.981	5,5
	Totale impegni	**140.431.558**	**63.871.972**	**-54,5**
Disavanzo finanziario		**-1.338.714**	**127.199.317**	**9601,6**

Fonte: rendiconto gestionale AdSP

[25] Riscontro istruttorio n. 8707 del 11 luglio 2022.

La gestione di competenza chiude con un saldo finanziario positivo di euro 127.199.317, in sensibile crescita rispetto ai saldi negativi dei due esercizi precedenti.

Il saldo della gestione corrente presenta un avanzo di euro 9.371.273, in crescita del 43,8 per cento rispetto all'avanzo dell'esercizio precedente. L'aumento del saldo corrente è dovuto alle maggiori entrate tributarie, da ascrivere principalmente ai maggiori ricavi per tasse portuali e di ancoraggio nonché per canoni di concessione demaniale.

Il saldo positivo della gestione in conto capitale si attesta a euro 117.828.044 ed è riconducibile ai contributi statali (per euro 94.077.222), regionali (1,5 mln) e del Commissariato del Governo nella Regione Friuli-Venezia Giulia per il restauro del pontone-gru Ursus (1 mln), oltre all'assunzione della seconda ed ultima *tranche* di 29 milioni del mutuo con la Banca europea per gli investimenti (della durata di 25 anni) per l'ampliamento del complesso ferroviario di Campo Marzio e dello scalo di Aquilinia.

Nella tabella che segue vengono analizzate più in dettaglio le voci di entrata e di spesa che hanno determinato tali risultati, distinguendo la gestione di competenza dalla gestione di cassa e da quella dei residui finali relativi al 2022, in raffronto con i dati del 2021.

Tabella 20 - Rendiconto finanziario - Parte entrata

	2021			2022		
Denominazione	Accertamenti	Riscossioni tot.	Residui attivi fin.	Accertamenti	Riscossioni tot.	Residui attivi fin.
TITOLO I - ENTRATE CORRENTI						
UPB 1.1 - Entrate derivanti da trasferimenti correnti	**6.000.000**	**6.000.000**	**2**	**6.050.551**	**6.050.551**	**0**
Trasferimenti da parte dello Stato	0	0	2	50.551	50.551	0
Trasferimenti da parte delle Regioni	6.000.000	6.000.000	0	6.000.000	6.000.000	0
Trasferimento da parte dei Comuni e delle Province	0	0	0	0	0	0
Trasferimenti da parte di altri Enti del settore pubblico	0	0	0	0	0	0
UPB 1.2 - Entrate diverse	**46.055.248**	**42.258.732**	**29.458.504**	**49.247.448**	**48.128.748**	**26.732.371**
Entrate Tributarie	24.090.848	24.041.006	5.840.299	30.095.075	30.441.356	5.494.018
Entrate derivanti dalla vendita di beni e di servizi	495.374	540.180	567.479	647.962	563.158	652.283
Redditi e proventi patrimoniali	20.965.475	17.160.299	22.413.546	18.389.586	17.042.868	19.915.431
Poste correttive e compensative di uscite correnti	503.551	493.247	613.181	86.325	81.367	618.139
Entrate non classificabili in altre voci	0	24.000	24.000	28.500	0	52.500
TOTALE ENTRATE CORRENTI	**52.055.248**	**48.258.732**	**29.458.506**	**55.297.998**	**54.179.299**	**26.732.371**
TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE						
UPB 2.1 - Entrate per alienazione beni e riscossione crediti	**1.394**	**733.781**	**2.672.893**	**140.317**	**438.373**	**2.374.837**
Alienazione di immobili e diritti reali	0	0	0	0	0	0
Alienazioni di immobilizzazioni tecniche	906	41.293	612	140.317	138.373	2.556
Realizzo di valori mobiliari	0	0	1.500.000	0	0	1.500.000
Riscossione di crediti	488	692.488	1.172.281	0	300.000	872.281
UPB 2.2 - Entrate derivanti da trasferimenti in conto capitale	**66.218.375**	**63.221.654**	**33.093.130**	**96.783.222**	**91.419.542**	**36.830.718**
Trasferimenti dallo Stato	65.276.414	60.549.248	13.395.154	94.077.222	89.904.642	15.941.642
Trasferimenti dalle Regioni	0	514.015	12.459.052	1.500.000	293.792	13.665.260
Trasferimenti da Comuni e Provincie	0	0	0	0	0	0
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	941.961	2.158.391	7.238.924	1.206.000	1.221.108	7.223.816
UPB 2.3 - Entrate derivanti da accensione di prestiti	**11.783.513**	**11.783.513**	**0**	**29.314.771**	**29.314.771**	**0**
Assunzione di mutui	11.300.000	11.300.000	0	29.000.000	29.000.000	0
Assunzione di altri debiti finanziari	483.513	483.513	0	314.771	314.771	0
Emissione di obbligazioni	0	0	0	0	0	0
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	**78.003.282**	**75.738.948**	**35.766.023**	**126.238.310**	**121.172.686**	**39.205.555**
TITOLO III - PARTITE DI GIRO						
UPB 3.1 - Entrate aventi natura di partita di giro	**9.034.314**	**9.476.694**	**3.162.450**	**9.534.981**	**9.241.371**	**3.455.943**
TOTALE ENTRATE PER PARTITE DI GIRO	**9.034.314**	**9.476.694**	**3.162.450**	**9.534.981**	**9.241.371**	**3.455.943**
Totale generale delle entrate	**139.092.844**	**133.474.374**	**68.386.979**	**191.071.289**	**184.593.356**	**69.393.868**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 21 - Rendiconto finanziario - Parte uscita

	2021			2022		
Denominazione	Impegni	Pagamenti tot.	Residui passivi fin.	Impegni	Pagamenti tot.	Residui passivi fin.
TITOLO I - USCITE CORRENTI						
UPB 1.1 - Funzionamento	**11.134.117**	**10.962.694**	**1.072.811**	**12.350.557**	**12.253.947**	**943.883**
Uscite per gli organi dell'Ente	333.067	365.845	11.707	343.343	330.099	24.951
Oneri per il personale in attività di servizio	9.297.303	9.252.113	306.564	10.472.660	10.469.924	309.299
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	1.503.746	1.344.735	754.540	1.534.554	1.453.924	609.633
UPB 1.2 - Interventi diversi	**34.404.321**	**35.226.920**	**4.637.413**	**33.576.168**	**32.160.662**	**5.827.319**
Uscite per prestazioni istituzionali	19.824.561	20.387.195	3.482.729	18.254.359	16.931.705	4.728.074
Trasferimenti passivi	10.099.011	10.099.011	496.564	9.102.413	9.112.080	486.897
Oneri finanziari	199.385	198.429	956	434.964	434.964	0
Oneri tributari	1.131.332	1.151.116	121.378	1.632.788	1.622.420	125.383
Poste correttive e compensative di entrate correnti	1.028	2.173	0	230	230	0
Uscite non classificabili in altre voci	3.149.004	3.388.997	535.785	4.151.414	4.059.264	486.966
UPB 1.3 - Oneri comuni	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
UPB 1.4 - Trattamenti di quiescenza integrativi e sostitutivi	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Oneri per il personale in quiescenza	0	0	0	0	0	0
Accantonamento al Trattamento di Fine Rapporto	0	0	0	0	0	0
UPB 1.5 - Accantonamenti a fondi rischi ed oneri	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTALE USCITE CORRENTI	**45.538.438**	**46.189.614**	**5.710.223**	**45.926.726**	**44.414.609**	**6.771.202**
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE						
UPB 2.1 - Investimenti	**85.375.293**	**16.788.998**	**136.698.391**	**8.095.495**	**21.233.729**	**119.854.825**
Acquisizione di beni di uso durevole, opere ed investimenti	81.923.262	12.689.407	123.086.023	4.452.092	15.533.549	108.365.439
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	567.459	1.056.197	3.697.543	1.451.593	1.060.072	4.022.859
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari	2.414.461	2.573.283	9.914.825	1.919.978	4.368.276	7.466.527
Concessione di crediti ed anticipazioni	0	0	0	0	0	0
Indennità di anzianità e similari al personale	470.111	470.111	0	271.832	271.832	0
UPB 2.2 - Oneri comuni	**483.513**	**108.222**	**1.371.551**	**314.771**	**153.553**	**1.532.761**
Rimborso di mutui	0	0	0	0	0	0
Estinzione debiti diversi	483.513	108.222	1.371.551	314.771	153.553	1.532.761
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	**85.858.806**	**16.897.220**	**138.069.943**	**8.410.266**	**21.387.283**	**121.387.585**
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	**9.034.314**	**8.529.035**	**1.628.537**	**9.534.981**	**9.994.561**	**1.168.957**
Totale generale delle uscite	**140.431.558**	**71.615.869**	**145.408.703**	**63.871.972**	**75.796.453**	**129.327.744**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

L'analisi dei dati della gestione di competenza mostra il recupero delle entrate tributarie relative al gettito delle tasse portuali e di ancoraggio, passate da 24 mln nel 2021 a 30 mln nel 2022 (quasi tutti riscossi entro l'anno successivo). In compenso, si riducono i proventi patrimoniali per canoni demaniali, affitti e interessi attivi, passati da 21 mln a 18,4 mln.

Sul versante dei trasferimenti in conto capitale, si registrano più consistenti finanziamenti statali, per complessivi 94,1 mln. Tra questi, si segnalano i contributi del Mims di euro 89.679.727 relativi alla seconda *tranche* del finanziamento di 416,5 mln per interventi infrastrutturali complementari al Pnrr (la prima *tranche*, erogata nel 2021, è stata pari a 65,3 mln); nel complesso, 42 mln riguardano le anticipazioni di contributi relativi alle opere preparatorie alla costruzione del *terminal* Noghere, 40 mln gli interventi di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del *terminal* contenitori del molo VII, 53 mln l'estensione delle infrastrutture comuni del Punto franco nuovo del porto di Trieste e oltre 10 mln i lavori di elettrificazione delle banchine.

Oltre ai predetti contributi assegnati con decreto Mims n. 330 del 2021, figurano i contributi di 3,1 mln, su un totale di 32,2 mln concessi con decreto Mims n. 332 del 2021, per i lavori di realizzazione del nuovo *layout* del piano di armamento portuale dello scalo ferroviario di Trieste Campo Marzio, ed i contributi di euro 686.970, su un totale di 8 mln concessi con decreto Mims n. 353 del 2020, per l'avvio dei lavori di ampliamento alla radice del molo VI del Punto franco nuovo.

Quanto alla gestione corrente di cassa, la riscossione delle entrate registra una crescita del 12,3 per cento, con conseguente riduzione della massa dei residui attivi finali (attestatisi a 26,7 mln), tornati ai livelli del 2020. Le entrate in conto capitale, invece, nonostante la crescita considerevole dovuta alle anticipazioni sui finanziamenti complementari al Pnrr, segnano una limitata crescita dei residui attivi (+9,6 per cento), a differenza dei residui passivi in conto capitale la cui massa, pari a 138,1 mln al termine del 2021, si riduce del 12,1 per cento, attestandosi a 121,4 mln, per effetto dell'interrotto meccanismo di impegno automatico connesso alle entrate a destinazione vincolata.

Dal lato della spesa, si osserva, altresì, la continua crescita degli oneri di funzionamento, la cui incidenza sulle spese correnti passa dal 24,5 per cento del 2021 al 26,9 per cento. Come osservato anche dal Ministero vigilante, tale percentuale di spesa appare eccessivamente elevata. A sostenere l'incremento degli oneri di funzionamento è soprattutto la spesa per il

personale, in crescita del 12,6 per cento, a fronte di una crescita media del 7,7 per cento l'anno nell'ultimo triennio.

Quanto agli oneri per prestazioni istituzionali, questi mostrano una significativa contrazione (-7,9 per cento), dopo la decisa crescita del 2021, con pagamenti in flessione e aumento dei residui passivi finali.

A seguito delle disposizioni normative tese al contenimento della pandemia, l'AdSP ha dichiarato di aver sostenuto oneri straordinari per un totale di euro 835.770, inclusi tra le "uscite non classificabili in altre voci", le quali ospitano anche le spese relative al versamento al bilancio dello Stato disposto dalle misure di contenimento della spesa previste dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, che l'AdSP, come detto, ha erogato nel 2022 per l'importo di euro 530.503.

Quanto alle spese di investimento per infrastrutture portuali, l'AdSP ha impegnato con fondi propri di bilancio spese in conto capitale per euro 1.769.667, oltre a euro 1.435.966 per manutenzioni straordinarie e euro 1.246.459 per attività di progettazione. Per la realizzazione di infrastrutture, l'AdSP ha invece effettuato pagamenti in conto residui su fondi propri regionali per 1,6 mln, su fondi statali per soli 0,9 mln e su fondi regionali per 0,8 mln. Per le manutenzioni straordinarie, i pagamenti in conto residui ammontano a 8,2 mln, di cui la metà con fondi propri di bilancio.

Con riguardo alla voce "Rimborso di mutui", l'Ente precisa che gli oneri di ammortamento dei mutui contratti per opere di investimento a carico degli enti finanziatori non sono contabilizzati in bilancio, al pari delle correlate entrate, ma vengono riportati tra i conti d'ordine dello stato patrimoniale. Trattasi di mutui assunti tra il 2006 e il 2009 per complessivi 23,4 milioni, di cui risultano ancora da rimborsare euro 1.419.825.

Nelle seguenti tabelle si mostrano in dettaglio le componenti principali delle entrate correnti, accertate negli anni 2021 e 2022, con riferimento alle entrate tributarie da tasse e canoni per l'esercizio di operazioni e servizi portuali, oltre ai proventi da canoni demaniali ed altri redditi patrimoniali. Come anticipato, il quadro complessivo evidenzia la crescita di tutte le voci di entrata di carattere tributario, compensata dalla riduzione dei canoni demaniali per effetto della riduzione straordinaria del 30 per cento sui magazzini utilizzati per il deposito di particolari prodotti, sui quali, dall'anno in esame, si applica l'Ires ai sensi dell'art. 4-bis del d.l. n. 68 del 2022, tenuto conto che i canoni percepiti dall'AdSP in relazione alle concessioni demaniali sono considerati redditi diversi.

Tabella 22 - Entrate tributarie

Tipologia	2021	2022	Scostamento	Δ %
Gettito della tassa portuale	11.458.061	14.156.590	2.698.529	23,6
Gettito delle tasse di ancoraggio	12.329.348	15.519.488	3.190.140	25,9
Proventi di autorizzazioni per operazioni portuali (art. 16 L. n. 84/94)	221.876	318.742	96.866	43,7
Proventi di autorizzazioni per attività portuali (art. 68 Cod. Nav.)	81.563	100.255	18.692	22,9
TOTALE	**24.090.848**	**30.095.075**	**6.004.227**	**24,9**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 23 - Redditi e proventi patrimoniali

Tipologia	2021	2022	Scostamento	Δ %
Canoni di concessioni delle aree demaniali e delle banchine in ambito portuale	18.927.807	16.180.430	-2.747.377	-14,5
Canoni di affitto di beni patrimoniali	1.834.491	2.121.670	287.179	15,7
Interessi attivi:	122.276	151	-122.125	-99,9
di cui su titoli, depositi, conti correnti	*52*	*151*	99	190,5
altri interessi attivi	*122.224*	*0*	-122.224	-100
Altri proventi patrimoniali	80.902	87.334	6.432	8,0
di cui dividendi	*0*	*0*	*0*	0
altri proventi patrimoniali	*80.902*	*87.334*	*6.432*	8,0
Totale	**20.965.475**	**18.389.586**	**-2.575.889**	**-12,3**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

6.3 Situazione amministrativa e gestione dei residui

La situazione amministrativa espone, al 31 dicembre 2022, un avanzo di amministrazione pari a euro 130.779.826, con un incremento notevole rispetto al 2021; analogamente, anche la consistenza della cassa alla fine dell'esercizio è in sensibile crescita (+132,8 per cento), attestandosi a euro 190.713.702.

Tale evoluzione è da imputare alla diversa tecnica di contabilizzazione degli investimenti statali, che il Mims ha erogato nel corso del 2022 (euro 89.679.727) a titolo di contributo agli interventi infrastrutturali complementari al Pnrr.

Il positivo risultato di cassa riflette, infatti, la riscossione del maggiore contributo, a fronte di pagamenti in lieve crescita (+5,8 per cento), senza tuttavia sovraccaricare la gestione dei residui passivi, che non subiscono più gli effetti dei nuovi residui impropri provenienti dalla competenza per trasferimenti in conto capitale con vincolo di destinazione, che avevano la

funzione di sterilizzare gli effetti della cassa sul risultato di amministrazione.

Di conseguenza, la gestione residui chiude con un saldo negativo di minori proporzioni (-59,9 mln), con minore impatto sull'avanzo di amministrazione, che aumenta considerevolmente, passando da 4,9 mln a 130,8 mln.

In tal modo, la situazione amministrativa torna a rappresentare correttamente l'entità delle risorse eterofinanziate che costituiscono economie della gestione, distinguendo la quota che l'Ente non ha ancora utilizzato per finalità istituzionali specifiche e consentendo di verificare in che misura le entrate vincolate da utilizzare in corrispondenza dell'avanzamento delle opere infrastrutturali siano variate rispetto agli esercizi precedenti.

I dati relativi alla composizione della situazione amministrativa dell'esercizio all'esame sono esposti nella tabella che segue, posti a raffronto con quelli dell'esercizio 2022.

Tabella 24 - Situazione amministrativa

	2021		2022		Δ %	
Consistenza di cassa inizio es.		**20.058.294**		**81.916.799**		**308,4**
Riscossioni						
In c/competenza	109.398.557		162.690.577		48,7	
In c/ residui	24.075.817	**133.474.374**	21.902.779	**184.593.356**	-9,0	**38,3**
Pagamenti						
In c/competenza	54.736.507		55.338.882		1,1	
In c/ residui	16.879.362	**71.615.869**	20.457.571	**75.796.453**	21,2	**5,8**
Consistenza di cassa fine es.		**81.916.799**		**190.713.702**		**132,8**
Residui attivi						
Degli esercizi precedenti	38.692.692		41.013.155		6,0	
Dell' esercizio	29.694.287	**68.386.979**	28.380.712	**69.393.868**	-4,4	**1,5**
Residui passivi						
Degli esercizi precedenti	59.713.652		120.794.654		102,3	
Dell'esercizio	85.695.051	**145.408.703**	8.533.090	**129.327.744**	-90,0	**-11,1**
Avanzo di amministrazione		**4.895.076**		**130.779.826**		**2571,7**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su bilancio AdSP

Le principali fonti di residui attivi dell'AdSP sono, da un lato, la mancata riscossione in conto competenza dei canoni demaniali e delle tasse portuali, che da soli alimentano mediamente residui per circa 20 milioni l'anno, dall'altro, la mancata riscossione dei contributi pubblici accertati nell'esercizio (che nel 2022 hanno generato residui per 6,9 mln).

L'analisi della gestione dei residui provenienti da canoni demaniali mostra un sistema

farraginoso ed una bassa capacità di riscossione, con reiterate variazioni per insussistenze del credito e un cospicuo volume di rimanenze in conto residui.

In ordine ai residui passivi, questi diminuiscono dell'11,1 per cento, passando da 145,4 mln a 129,3 mln, quale effetto dei minori impegni che l'Ente effettuava in automatico a fronte dell'accertamento di contributi vincolati ad investimenti.

Le economie di spesa conseguenti alla cancellazione dei residui passivi ammontano a euro 4.156.477, dovute, principalmente, a minori spese sostenute nella esecuzione degli investimenti.

Occorre nuovamente rilevare come, a partire dall'anno in esame, l'Ente, modificando la prassi di contabilizzare i contributi in egual misura tra le entrate e le uscite (senza distinguere, relativamente all'avanzo di amministrazione, tra parte vincolata e parte disponibile), è tornato ad evidenziare, a margine dello schema della situazione amministrativa, le quote dell'avanzo soggette a vincoli di destinazione, pari a euro 125.256.363. Tra queste figurano l'intero contributo riscosso nell'anno dal Mims per gli interventi complementari al Pnrr (89,7 mln), le due annualità di contributi concessi con decreti Mims n. 353/2020 e n. 332/2021 (3,8 mln), la seconda *tranche* del finanziamento di cui all'art. 6, c. 23, della legge regionale 28 dicembre 2018, n. 29 (1,5 mln), la seconda quota del mutuo Bei (29 mln), il contributo del Commissariato del Governo nella Regione concesso con decreto n. 4 del 26 aprile 2022 (1 mln) e i contributi dell'Unione europea per i progetti DIGSEA, MERIDIAN e INEST (euro 290.643).

La parte disponibile dell'avanzo di amministrazione ammonta, pertanto, a euro 5.523.463.

Da questa disamina risulta, dunque, che l'Ente ha evidenziato nell'avanzo vincolato le sole somme vincolate introitate nell'esercizio, senza aver proceduto alla ricognizione di tutte le altre entrate a destinazione vincolata e dei residui da conservare in bilancio a garanzia della sussistenza dei presupposti giuridici che ne legittimano l'iscrizione contabile.

Inoltre, non è stata ancora data evidenza delle somme vincolate al trattamento di fine rapporto, i cui impegni di spesa, assunti al cap. 215/030 "Trattamento di fine rapporto di lavoro" delle uscite, devono essere considerati nel risultato di amministrazione come fondi vincolati.

Si rinnova, pertanto, l'invito a dare compiuta attuazione ai principi di chiarezza, correttezza e coerenza interna del bilancio, ricostituendo l'intera quota vincolata dell'avanzo di amministrazione.

6.4 Conto economico

Lo schema di conto economico è stato riclassificato dall'Ente per tenere conto delle novità introdotte dal d.lgs. 18 agosto 2015, n. 139, che ha attuato la Direttiva 2013/34/UE nella parte in cui prevede l'eliminazione dal conto economico della sezione "Proventi e oneri straordinari".

Con l'occasione, l'Ente ha proceduto, altresì, alla riclassificazione del valore della produzione, iscrivendo tra i contributi ordinari in conto esercizio i soli contributi regionali ed appostando alla voce "Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi" tutti gli altri contributi pubblici per investimenti infrastrutturali, in precedenza iscritti alla voce "Altri ricavi e proventi".

Gli effetti derivanti dall'applicazione delle modifiche apportate sono stati applicati retroattivamente anche all'esercizio 2021 (esposto a raffronto), sebbene ai soli fini comparativi e riclassificatori.

Si osserva, al riguardo, che di tali riclassificazioni la nota integrativa avrebbe dovuto farne espressa menzione, chiarendone i motivi, i criteri di valutazione e gli effetti prodotti sul bilancio.

La nota integrativa, comunque, dà evidenza delle poste di carattere straordinario (sopravvenienze) presenti nella sezione dedicata alla gestione caratteristica dell'Ente.

Il conto economico espone un avanzo di euro 2.915.197, in netto miglioramento rispetto al disavanzo di euro 335.668 del 2021.

L'avanzo è la risultante di una gestione caratteristica che, da un lato, vede aumentare i proventi da prestazioni e servizi (+18 per cento), dall'altro, vede ridurre i costi per servizi (-7,4 per cento) e di godimento di beni di terzi (-3,2 per cento). A questi risultati si aggiunge la crescita delle plusvalenze da rivalutazione delle partecipazioni nelle società collegate/controllate, pari a euro 1.973.506.

Quanto ai ricavi, il valore della quota di contributo riscosso per i progetti del Pnrr è stato sospeso e rilevato nel passivo dello stato patrimoniale alla voce "Contributi in conto capitale". La crescita dei proventi è invece da attribuire ai maggiori ricavi da tasse portuali e di ancoraggio.

I costi della produzione sono in crescita del 7,9 per cento e tra le poste di maggior rilievo che hanno contribuito a determinare l'aumento complessivo dei costi figurano il personale, gli accantonamenti al fondo rischi e oneri, e le sopravvenienze passive derivanti dalla gestione residui.

I proventi e oneri finanziari chiudono con un saldo negativo di euro 288.428, dovuto agli oneri bancari connessi alla stipula del contratto di finanziamento per il restauro del pontone-gru Ursus e alle rate per interessi sul mutuo Bei.

Nella tabella che segue sono esposti i dati di conto economico del periodo in esame, posti a raffronto con quelli dell'esercizio 2021 secondo le risultanze del bilancio approvato e di quello riclassificato a fini comparativi.

Tabella 25 – Conto economico

	2021 (approvato)	2021 (riclassificato)	2022	Δ%
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
A1) Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	495.374	43.759.415	51.659.251	18,0
A2) Variazione delle rimanenze e dei materiali di consumo	10.460	10.460	10.809	3,3
A5) Altri ricavi e proventi	49.264.041	6.319.516	6.639.549	5,1
di cui a) altri ricavi e proventi	*6.000.000*	*0*	*0*	*0,0*
b) contributi di competenza dell'esercizio	*43.264.041*	*6.000.000*	*6.050.551*	*0,8*
d) sopravvenienze attive derivanti dalla gestione dei residui	*0*	*319.516*	*451.137*	*41,2*
f) plusvalenze diverse	*0*	*0*	*137.861*	*100*
Totale valore della produzione (A)	**49.769.875**	**50.089.391**	**58.309.609**	**16,4**
B) **COSTI DELLA PRODUZIONE**				
B6) Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	199.523	199.523	211.176	5,8
B7) Per servizi	20.822.272	20.822.272	19.285.601	-7,4
B8) Costi godimento beni di terzi	452.898	452.898	438.522	-3,2
B9) Per il personale	9.798.229	9.798.229	11.182.053	14,1
di cui a) Salari e stipendi	*7.109.500*	*7.109.500*	*8.027.286*	*12,9*
b) Oneri sociali	*1.908.860*	*1.908.860*	*2.106.774*	*10,4*
c) Trattamento di fine rapporto	*500.926*	*500.926*	*709.393*	*41,6*
e) Altri costi del personale	*278.943*	*278.943*	*338.600*	*21,4*
B10) Ammortamenti e svalutazioni	3.852.732	3.852.732	4.300.411	11,6
di cui a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	*3.180.282*	*3.180.282*	*3.546.615*	*11,5*
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	*565.146*	*565.146*	*628.666*	*11,2*
d) svalutazione dei crediti e delle disponibilità liquide	*107.304*	*107.304*	*125.130*	*16,6*
B12) Accantonamenti per rischi	2.000.000	2.000.000	3.100.000	55,0
B14) Oneri diversi di gestione	11.338.514	13.203.174	15.811.499	19,8
di cui a) oneri diversi di gestione		*11.878.560*	*11.966.664*	0,7
b) sopravvenienze passive derivanti dalla gestione dei residui		*1.324.614*	*3.844.835*	190,3
Totale costi della produzione (B)	**48.464.168**	**50.328.828**	**54.329.262**	**7,9**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A – B)	**1.305.707**	**-239.437**	**3.980.347**	**1762,4**
C) **PROVENTI E ONERI FINANZIARI**				
C16) Altri proventi finanziari	122.276	122.276	151	-99,9
C17a) Interessi passivi	53.000	53.000	288.579	444,5
Totale proventi e oneri finanziari (C)	**69.276**	**69.276**	**-288.428**	**-516,3**
D) **RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE**				
18°) Rivalutazioni di partecipazioni	676.105	676.105	1.973.506	191,9
19°) Svalutazioni di partecipazioni	161.438	161.438	0	-100
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie (D)	**514.667**	**514.667**	**1.973.506**	**283,5**
E) **PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**				
E21) Oneri straordinari, con separata indicazione delle minusvalenze da alienazioni (i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n.14)	540.046	-	-	
E22) Sopravvenienze attive ed insussistenze del passivo	319.516	-	-	
E23) Sopravvenienze passive ed insussistenze dell'attivo	1.324.614	-	-	
Totale delle partite straordinarie (E)	**-1.545.144**	**-**	**-**	
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D+-E)	**344.506**	**344.506**	**5.665.425**	**1544,5**
Imposte dell'esercizio	680.174	680.174	2.750.228	304,3
Avanzo (Disavanzo) economico dell'esercizio	**-335.668**	**-335.668**	**2.915.197**	**968,5**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

6.5 Stato patrimoniale

Alla chiusura dell'esercizio in esame, il patrimonio netto aumenta per effetto dell'avanzo economico dell'esercizio (pari a euro 2.915.197), attestandosi a euro 127.809.827. Comprende: la voce "Altre riserve distintamente indicate" (euro 5.000), corrispondente alla contropartita dell'iscrizione tra le immobilizzazioni materiali del valore attuale del pontone gru Ursus ricevuto a titolo gratuito quale bene di valore culturale, storico, artistico e museale non soggetto ad ammortamento; i risultati economici degli esercizi precedenti (euro 124.889.630) e il risultato dell'esercizio.

Relativamente all'attivo patrimoniale, cresce tanto il valore delle immobilizzazioni (+6,5 per cento) quanto il valore dell'attivo circolante (+73,5 per cento).

Le immobilizzazioni immateriali ammontano a 104,8 milioni, in aumento del 5,6 per cento sul 2021; sono costituite, principalmente, dal valore delle manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi, per complessivi 83,9 milioni.

Le immobilizzazioni materiali, stabili a 42,7 milioni, sono costituite, essenzialmente, da terreni e fabbricati, incrementatisi nel 2020 delle aree e dei fabbricati dell'Azienda speciale del porto di Monfalcone. I beni demaniali realizzati con i finanziamenti pubblici sono esposti nei conti d'ordine per un valore di euro 578.494.769, in aumento di 13,9 mln rispetto al 2021. Le opere ancora da realizzare ammontano a complessivi euro 98.991.689.

La nota integrativa evidenzia, altresì, conti d'ordine riferiti a fideiussioni di terzi (per 44,6 mln), beni dell'Ente presso terzi (per euro 21 mila), un contratto di mutuo sottoscritto con la Banca europea degli investimenti per 39 milioni (di cui 29 mln erogati nel 2022) e altri mutui in essere per quote capitali in ammortamento pari a complessivi euro 1.419.825 (interamente a carico della Regione Friuli-Venezia Giulia).

Risultano in crescita le immobilizzazioni finanziarie (+42 per cento), costituite dal valore delle partecipazioni detenute al 31 dicembre 2022, pari a 13,1 milioni, valutate con il metodo del patrimonio netto ai sensi dell'art. 2426, n. 4), c.c.

Nell'attivo circolante i crediti continuano a crescere, passando da 67,4 milioni nel 2021 a 68,3 milioni (+1,3 per cento), per effetto di maggiori finanziamenti pubblici da riscuotere; il loro valore si discosta da quello dei residui attivi in quanto i crediti sono iscritti nell'attivo patrimoniale al loro presumibile valore di realizzo, al netto cioè del fondo svalutazione

crediti, pari a euro 1.126.638, determinato in misura corrispondente alla parte dei crediti oggetto di contenzioso legale e di procedure concorsuali.

Al pari della costante crescita delle rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo (+30,2 per cento), anche le disponibilità liquide realizzano un consistente incremento, passando da 81,9 milioni nel 2021 a 190,7 milioni nel 2022 (+132,8 per cento), per effetto della riscossione del contributo statale di 89,7 mln destinato alla realizzazione dei progetti del Pnrr.

Nel complesso l'attivo circolante si rafforza sensibilmente, passando da 149,3 milioni nel 2021 a 259 milioni nel 2022 (+109,7 mln).

Con riferimento alle passività, il valore dei contributi in conto capitale a destinazione vincolata, asceso da 97 a 188,3 milioni nel 2022, si incrementa principalmente dei contributi provenienti dallo Stato per la realizzazione dei citati progetti di investimento complementari al Pnrr, importi rinviati agli esercizi futuri in attesa del loro effettivo utilizzo, in applicazione del principio di corrispondenza dei ricavi ai costi.

I debiti si incrementano del 48,5 per cento, passando da 54,7 a 81,3 milioni, per effetto della assunzione della seconda *tranche* del mutuo Bei per l'ampliamento del complesso ferroviario di Campo Marzio e dello scalo di Aquilinia. È da evidenziare, al riguardo, che il totale dei debiti corrisponde al totale dei residui passivi a fine esercizio (129,3 mln nel 2022), come esposti nel rendiconto finanziario, dedotto il valore relativo alle opere da realizzare rilevabile dai conti d'ordine (passato da 113,8 a 99 mln) e aggiunto sia il debito residuo risultante dall'acquisizione dell'Azienda speciale del porto di Monfalcone (euro 10.138.691) sia il debito di 39 milioni per il mutuo venticinquennale sottoscritto con la Bei, che ha un periodo di preammortamento di 4 anni dalla erogazione (la prima rata di rimborso del capitale scadrà il 31 dicembre 2025). Ciò in quanto tra i residui passivi dell'Ente figurano ancora impegni di spesa per opere da realizzare che non corrispondono ancora ad obbligazioni giuridicamente perfezionate, mentre non figurano i debiti per somme assunte con mutuo o rateizzate in più annualità (da evidenziare in nota integrativa).

Il valore del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, pari a euro 3.442.098 (+14,6 per cento sul 2021), rappresenta il debito maturato verso i dipendenti, esposto al netto delle somme già anticipate. L'erogazione del T.f.r. non risulta garantita da specifico fondo vincolato nel risultato di amministrazione.

Risultano, infine, risconti passivi per 15,2 milioni, relativamente ad addebiti emessi nel 2022 riferiti a canoni di concessione demaniale di competenza del 2023.

Nelle tabelle seguenti si evidenziano i dati patrimoniali relativi agli esercizi 2021 e 2022.

Tabella 26 – Stato patrimoniale – Attività

	2021	2022	Δ %
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
1) Costi d'impianto e di ampliamento	790.518	410.515	-48,1
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	13.893.942	13.159.117	-5,3
3) Diritti di brevetto e di utilizzazione delle opere di ingegno	877.740	1.438.911	63,9
7) Manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi	78.829.061	83.874.390	6,4
8) Altre	4.314.390	5.394.926	25,0
Totale	**98.705.651**	**104.277.859**	**5,6**
II. Immobilizzazioni materiali			
1) Terreni e fabbricati	32.242.621	32.240.550	0
2) Impianti e macchinari	3.751.611	3.895.879	3,8
4) Automezzi e motomezzi	184.079	241.728	31,3
7) Altri beni	6.158.950	6.348.684	3,1
Totale	**42.337.261**	**42.726.841**	**0,9**
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1) Partecipazioni in:			
a) imprese controllate	4.329.723	4.717.354	9,0
b) imprese collegate	4.762.162	8.247.989	73,2
d) altre imprese	0	0	0
e) altri enti	122.000	122.000	0
Totale	**9.213.885**	**13.087.343**	**42,0**
Totale immobilizzazioni (B)	**150.256.797**	**160.092.043**	**6,5**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	35.838	46.647	30,2
Totale	**35.838**	**46.647**	**30,2**
II. Crediti			
1) Crediti verso utenti, clienti ecc.	23.098.772	20.277.359	-12,2
3) Crediti verso imprese controllate e collegate	398.267	766.424	92,4
4) Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	33.561.898	37.299.484	11,1
4-bis) Crediti tributari	5.838.001	5.491.072	-5,9
5) Crediti verso altri	4.485.860	4.430.216	-1,2
6) Crediti verso il personale	2.674	2.674	0
Totale	**67.385.472**	**68.267.229**	**1,3**
IV. Disponibilità liquide			
4) C/C contabilità speciale tesoreria	81.916.799	190.713.702	132,8
Totale	**81.916.799**	**190.713.702**	**132,8**
Totale attivo circolante (C)	**149.338.109**	**259.027.578**	**73,5**
D) RATEI E RISCONTI			
Totale ratei e risconti (D)	**0**	**0**	**0**
TOTALE ATTIVO	**299.594.906**	**419.119.621**	**39,9**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

Tabella 27 – Stato patrimoniale – Passività

	2021	2022	Δ %
A) PATRIMONIO NETTO			
VII. Altre riserve distintamente indicate	5.000	5.000	0
VIII. Avanzo (Disavanzo) economico esercizi precedenti	125.225.298	124.889.630	-0,3
IX. Avanzo (Disavanzo) economico dell'esercizio	-335.668	2.915.197	968,5
Totale Patrimonio netto (A)	**124.894.630**	**127.809.827**	**2,3**
B) CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE			
1) Per contributi a destinazione vincolata	96.972.848	188.299.441	94,2
Totale contributi in conto capitale (B)	**96.972.848**	**188.299.441**	**94,2**
C) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
3) Per altri rischi ed oneri futuri	2.292.292	3.100.000	35,2
Totale fondi rischi ed oneri (C)	**2.292.292**	**3.100.000**	**35,2**
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI			
LAVORO SUBORDINATO	**3.004.538**	**3.442.098**	**14,6**
E) DEBITI			
2) Verso Banche	10.000.000	39.000.000	290,0
5) Debiti verso fornitori	29.001.454	27.437.323	-5,4
7) debiti verso imprese controllate, collegate e controllanti	0	789.118	100
8) Debiti tributari	1.065.003	2.360.953	121,7
9) Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	381.306	378.744	-0,7
11) Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	13.138.691	10.138.691	-22,8
12) Debiti diversi	1.108.319	1.104.969	-0,3
13) Debiti verso il personale	20.605	43.945	113,3
Totale Debiti (E)	**54.715.378**	**81.253.743**	**48,5**
F) RATEI E RISCONTI			
1) Ratei passivi	0	0	0
2) Risconti passivi	17.715.220	15.214.512	-14,1
Totale ratei e risconti (F)	**17.715.220**	**15.214.512**	**-14,1**
TOTALE PASSIVO E NETTO	**299.594.906**	**419.119.621**	**39,9**

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, dopo aver assorbito le funzioni della soppressa Autorità portuale di Trieste, ha esteso il proprio ambito circoscrizionale al porto di Monfalcone, previa intesa con la Regione Friuli-Venezia Giulia del 20 dicembre 2019.
Il porto di Trieste costituisce il principale scalo italiano per merci movimentate, grazie anche alle opportunità operative, commerciali e fiscali offerte dal regime di franchigia doganale introdotto dal 2017 con l'istituzione di cinque punti franchi.
Lo scalo di Monfalcone risulta, invece, molto attivo nel traffico delle rinfuse solide e le sue prospettive di sviluppo sono affidate alla realizzazione della variante localizzata al piano regolatore portuale, approvata nel giugno 2022.
Nell'anno in esame, gli organi dell'AdSP risultano tutti regolarmente in carica. Il Presidente, in prossimità del termine del suo secondo mandato, ha rassegnato le dimissioni a far data dal 1° giugno 2024 ed è stato sostituito, per il tempo necessario alla nomina del nuovo Presidente, da un Commissario straordinario, già Segretario generale dell'Ente dal 29 aprile 2021.
La consistenza del personale, pari a 130 unità, di cui sette a tempo determinato, continua a presentarsi ampiamente disallineata rispetto alle qualifiche previste in organico, con 9 scoperture tra i quadri e 12 soprannumeri tra gli impiegati, su una dotazione organica di 129 unità, portata a 158 unità al termine del 2023. Lo squilibrio, andato accentuandosi con l'assorbimento del personale dell'Azienda speciale del porto di Monfalcone, ha prodotto ripetute assegnazioni a mansioni superiori e progressioni di carriera, con possibili riflessi sulla capacità organizzativa e gestionale dell'Ente, oltreché sulla capacità di pianificare gli interventi, controllarne i risultati e ottimizzare le risorse.
Per superare le criticità derivanti dalle carenze di organico mediante una gestione più flessibile del personale, il contratto integrativo aziendale ha previsto inedite forme di indennità e coperture assicurative, in ordine alle quali il Collegio dei revisori e il Ministero vigilante hanno chiesto una revisione, parzialmente intervenuta con deliberazione del Comitato di gestione n. 28 del 23 settembre 2022.
La spesa per il personale risulta in costante aumento (+12,6 per cento) e gli oneri da contrattazione decentrata integrativa costituiscono la voce di spesa di più significativo

incremento (+41,6 per cento). La sua incidenza rispetto alla spesa per il personale è cresciuta dal 16,3 per cento nel 2019 al 26,9 per cento nel 2022.

Nel complesso, gli oneri di funzionamento, in continua crescita, hanno raggiunto il 26,9 per cento delle spese correnti. Come osservato anche dal Ministero vigilante, tale percentuale di spesa appare eccessivamente elevata.

Tra le partecipazioni societarie è da rilevare la costituzione, nell'aprile 2022, di una nuova società a partecipazione indiretta (Adriafer Rail Services S.r.l.), partecipata al 100 per cento dalla società Adriafer S.r.l., allo scopo di utilizzare l'incentivo "Ferrobonus" erogato dal Mit, altrimenti non cumulabile con altri incentivi pubblici già percepiti dalla controllante.

Sul piano dell'attività programmatoria, l'AdSP ha elaborato il Documento di programmazione strategica di sistema e ha in corso interlocuzioni con i comuni di Trieste e Muggia, nonché con la Regione Friuli-Venezia Giulia, propedeutiche alla approvazione dello stesso. Gli obiettivi strategici declinati nel documento prevedono il rafforzamento della funzione logistica a servizio degli scambi commerciali e del comparto manifatturiero attraverso l'ampliamento delle infrastrutture esistenti in un'ottica di sviluppo sostenibile.

Le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche focalizzano, in coerenza con i Piani regolatori portuali, lo scenario delle azioni realizzabili all'interno di una cornice di opere di infrastrutturazione prioritarie, tra loro fortemente integrate, che mirano a porre le condizioni per lo sviluppo generale delle nuove aree di espansione portuale collocate lungo la dorsale ferroviaria nella zona sud-orientale del porto di Trieste, attraverso lo smantellamento dell'area a caldo della Ferriera di Servola, il completamento della piattaforma logistica e la riqualificazione dell'area portuale (progetto *Adriagateway*). Anche per lo scalo di Monfalcone sono previsti interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento funzionale dell'infrastruttura ferroviaria e portuale. Il costo complessivo degli interventi programmati nel triennio ammonta a 498,8 milioni, di cui l'84 per cento circa a valere degli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza e la parte restante con risorse del proprio bilancio.

Nell'anno in esame non si registrano interventi infrastrutturali giunti a compimento, mentre i lavori e servizi di manutenzione straordinaria realizzati ammontano a 5,8 milioni.

Relativamente allo stato di attuazione dei progetti Pnrr, ai nove interventi avviati nel 2021 si sono aggiunti, nel corso del 2022, cinque progetti e, nel 2023, altri otto. Alla data del 31

dicembre 2023, per i 22 progetti da attuare, l'AdSP ha effettuato pagamenti per 31,2 milioni, a fronte di un costo previsto di 468,7 milioni ed anticipazioni per 253 milioni. L'Ente sta procedendo regolarmente in tutti i progetti (17 dei quali ancora nella fase della progettazione esecutiva), ad eccezione del progetto di collegamento di ultimo miglio del *terminal* portuale al Punto franco nuovo, il quale non ha raggiunto i *target* programmati a seguito di intervenute richieste di integrazione e modifiche nel merito della progettazione.

Per quanto attiene ai risultati della gestione dell'esercizio 2022, si registra una ulteriore crescita significativa delle disponibilità liquide, passate, in un biennio, da 20 mln nel 2020 a 190,7 mln nel 2022, per effetto della seconda *tranche* (pari ad euro 89.679.709) del finanziamento complessivo di 416,5 mln erogato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Pnrr.

Ciò ha consentito di chiudere l'esercizio in esame con un eccezionale avanzo finanziario di competenza di euro 127.199.317 ed un avanzo di amministrazione in crescita di euro 125.884.750. Quest'ultimo risultato, tuttavia, è legato soprattutto al diverso criterio di assunzione degli impegni di spesa adottato dall'Ente (cd. criterio della competenza finanziaria "corretta"), giacché l'Ente seguiva una prassi, consolidata negli anni, che gli consentiva di contabilizzare a pareggio (in entrata e in uscita) tutte le poste relative a finanziamenti per la realizzazione di opere infrastrutturali a prescindere dall'esistenza di obbligazioni già perfezionate. La diversa contabilizzazione dei fondi vincolati, volta anche a mitigare gli effetti distorsivi prodotti sulla gestione residui, ha coinciso, pertanto, con l'emersione di un più ampio avanzo di competenza in conto capitale, dovuto alla mancata assunzione degli impegni di spesa a pareggio ed alle coevi economie di bilancio, confluite nel risultato di amministrazione.

L'insieme di queste operazioni non ha prodotto, tuttavia, particolari effetti sul piano economico-patrimoniale, avendo l'Ente accantonato l'intero importo dei contributi in conto capitale in un fondo di riserva patrimoniale a destinazione vincolata, rinviando agli esercizi successivi la loro imputazione a bilancio. Per questa ragione, il valore della produzione, nonostante le riclassificazioni intervenute (di cui la nota integrativa avrebbe dovuto farne opportuna menzione), non registra significative variazioni (+16,4 per cento rispetto al 2021), con un saldo positivo della gestione caratteristica di euro 3.980.347 e un utile di esercizio di euro 2.915.197, pari alla crescita del patrimonio netto, attestatosi a euro 127.809.827.

Allo stesso modo, i residui passivi, in contrazione dell'11,1 per cento, non registrano più il fenomeno dell'artificioso accumulo in contabilità di residui impropri (privi di un effettivo titolo di spesa corrispondente ad un debito certo ed esigibile) aventi la sola funzione di sterilizzare gli effetti della cassa sul risultato di amministrazione.

A partire dall'anno in esame, dunque, la situazione amministrativa torna a rappresentare più correttamente l'entità delle risorse eterofinanziate che costituiscono economie della gestione, distinguendo la quota che l'Ente non ha ancora utilizzato per finalità istituzionali specifiche e consentendo di verificare in che misura le entrate vincolate da utilizzare in corrispondenza dell'avanzamento delle opere infrastrutturali siano variate rispetto agli esercizi precedenti.

In tal senso, l'Ente, modificando la prassi di contabilizzare i contributi in egual misura tra le entrate e le uscite (senza distinguere, relativamente all'avanzo di amministrazione, tra parte vincolata e parte disponibile), è tornato ad evidenziare, a margine della situazione amministrativa, le quote dell'avanzo soggette a vincoli di destinazione, pari a euro 125.256.363, e la parte disponibile, pari a euro 5.523.463.

Devesi evidenziare, tuttavia, che nell'avanzo vincolato figurano, al momento, le sole somme a destinazione vincolata introitate nell'esercizio in esame, non avendo l'Ente ancora proceduto alla ricognizione di tutte le altre entrate vincolate e dei residui da conservare in bilancio a garanzia della sussistenza dei presupposti giuridici che ne legittimano l'iscrizione contabile.

Inoltre, non è stata ancora data evidenza delle somme vincolate al trattamento di fine rapporto, i cui impegni di spesa, assunti al cap. 215/030 "Trattamento di fine rapporto di lavoro" delle uscite, devono essere considerati nel risultato di amministrazione come fondi vincolati.

Si rinnova, pertanto, l'invito a dare compiuta attuazione ai principi di chiarezza, correttezza e coerenza interna del bilancio, ricostituendo l'intera quota vincolata dell'avanzo di amministrazione.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

CORTE DEI CONTI