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

2023 - 2024

Determinazione del 9 luglio 2026, n. 136



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

2023 - 2024

Relatore: Primo Referendario Sabrina Facciorusso

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

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Camera di consiglio del 9 luglio 2026

Composta dai magistrati:

Presidente della Sezione	Chiara Bersani
Consiglieri	Francesca Padula
	Pierpaolo Grasso
	Amedeo Bianchi
	Ilaria Annamaria Chesta
Primi Referendari	Sabrina Facciorusso
	Alessandra Molina

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 e 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;

visti i rendiconti generali della suddetta Autorità, relativi agli esercizi finanziari 2023 e 2024, 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 Primo Referendario Sabrina Facciorusso e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti e agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ente per gli esercizi 2023 - 2024;

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;

CORTE DEI CONTI

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 gli esercizi finanziari 2023 - 2024 - 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
Sabrina Facciorusso
(f.to digitalmente)

PRESIDENTE
Chiara Bersani
(f.to digitalmente)

depositato in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
(f.to digitalmente)

INDICE

PREMESSA 1
1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO 2
2. ORGANI 10
3. PERSONALE 18
3.1. Segretariato generale 18
3.2. Spesa del personale 22
3.3. Gestione del personale 24
4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E PROGETTI PNRR 30
4.1. Documento di programmazione strategica di sistema 30
4.2. Piani regolatori portuali 32
4.3. Piano operativo triennale 32
4.4. Programma triennale delle opere 34
4.5. Esecuzione delle opere portuali 35
4.6. Interventi infrastrutturali relativi al PNRR 39
5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE 47
5.1. Gestione dei punti franchi 47
5.2. Gestione del patrimonio immobiliare e dei beni demaniali 48
5.3. Traffico portuale 53
5.4. Procedure acquisitive e Sportello unico amministrativo 55
5.5. Partecipazioni 60
5.6. Contenzioso 67
6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE 69
6.1. Andamento generale della gestione 72
6.2. Rendiconto finanziario 73
6.3. Situazione amministrativa e gestione dei residui 83
6.4. Conto economico 86
6.5. Stato patrimoniale 89
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 93

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – Spesa per gli organi di amministrazione e di controllo 17
Tabella 2 - Pianta organica 20
Tabella 3 - Consistenza del personale 20
Tabella 4 – Pianta organica Ente 21
Tabella 5 - Spese per il personale (impegni) 23
Tabella 6 - Programma triennale opere pubbliche - Quadro risorse disponibili 35
Tabella 7 – Interventi di manutenzione straordinaria ultimati nel 2023 e nel 2024 36
Tabella 8 – Lavori e servizi di manutenzione in corso di attuazione nel 2023 e nel 2024 37
Tabella 9 – Lavori e servizi di manutenzione rimasti da avviare 38
Tabella 10 - Spese per le infrastrutture portuali 39
Tabella 11 – Progetti PNRR (situazione al 31 dicembre 2025) 42
Tabella 12 - Concessioni e canoni demaniali - porto di Trieste 51
Tabella 13 - Concessioni e canoni demaniali - porto di Monfalcone 52
Tabella 14 - Canoni demaniali - Accertamenti e riscossioni bilanci 2019-2024 53
Tabella 15 - Traffico porto di Trieste 55
Tabella 16 - Traffico porto di Monfalcone 55
Tabella 17 - Totale traffico portuale AdSP 55
Tabella 18 – Procedure di affidamento e spesa sostenuta nell'anno 2023 58
Tabella 19 – Procedure di affidamento e spesa sostenuta nell'anno 2024 59
Tabella 20 - Principali saldi contabili della gestione 73
Tabella 21 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza) 74
Tabella 22 - Rendiconto finanziario - Parte entrata 76
Tabella 23 - Rendiconto finanziario - Parte uscita 79
Tabella 24 - Entrate tributarie 83
Tabella 25 - Redditi e proventi patrimoniali 83
Tabella 26 - Situazione amministrativa 84
Tabella 27 – Conto economico 88
Tabella 28 – Stato patrimoniale – Attività 91
Tabella 29 – Stato patrimoniale – Passività 92

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 agli esercizi 2023 e 2024 dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2022, è stato trasmesso al Parlamento con determinazione n. 130 del 26 settembre 2024 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 289.

1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale, a ordinamento speciale, dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare di bilancio e finanziaria, soggetti alle regole contabili dettate dai regolamenti interni di contabilità e dal d.p.r. 27 febbraio 2003, n. 97, oltreché alle norme sopravvenute in tema di armonizzazione contabile, aventi tra i loro scopi istituzionali il compito di definire la programmazione strategica, coordinare le operazioni ed i servizi in ambito portuale e amministrare le aree e i beni del demanio marittimo. Le Autorità di sistema portuale esercitano le sopra richiamate funzioni sotto la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit), di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze (Mef) quanto alle delibere di approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo (c. 3 dell'art. 12 della l. n. 84 del 28 gennaio 1994), nel quadro delle scelte strategiche definite dal Piano generale dei trasporti e della logistica e dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, armonizzate dalla "Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale", organismo rappresentativo di natura consultiva istituito presso il Mit ai sensi dell'art. 11-ter della l. n. 84 del 1994 e presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale (di seguito AdSP ovvero AdSP MAO), in particolare, ha tra i propri scopi istituzionali la gestione e l'organizzazione dei beni e servizi dei porti di Trieste e Monfalcone.

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, avvenuta in data 8 novembre 2016, l'AdSP del Mare Adriatico Orientale ha assorbito le funzioni della soppressa Autorità portuale di Trieste, estendendole,

[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*" dall'Unione europea. L'art. 7, c. 1, del d.l.gs. n. 169 del 2016 è stato, poi, novellato dall'art. 22 bis del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119 convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, mediante l'istituzione della sedicesima Autorità di sistema dello Stretto.

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), l'AdSP del Mare Adriatico Orientale è dotata di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, finanziaria e di bilancio[3]. Come tutte le altre Autorità di sistema portuale, è inserita nell'elenco ISTAT delle Amministrazioni Pubbliche e, come tale, inclusa nel conto consolidato delle Pa ai sensi dell'art. 1, c. 3 della l. 31 dicembre 2009, n. 196 tra le "Amministrazioni locali".

L'art. 6 c. 8 della l. n. 84 del 1994 prevede che la gestione contabile e finanziaria delle Autorità di Sistema portuale è disciplinata da un regolamento proposto dal Presidente, deliberato dal Comitato di gestione e approvato dal Mit, di concerto con il Mef. L'art. 22, comma 4, del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 stabilisce altresì che, fino all'approvazione del nuovo regolamento di contabilità, le AdSP applicano il regolamento di contabilità della soppressa Autorità portuale dove ha sede la stessa Autorità di sistema portuale. Pertanto, non essendo ancora stato adottato il nuovo documento, i rendiconti degli esercizi in esame sono redatti in conformità al regolamento della soppressa Autorità[4], successivamente modificato e/o integrato per recepire nuove disposizioni di legge applicabili. La versione vigente risulta essere quella adottata con delibera del Comitato Portuale n. 1 del 9 febbraio 2012 ed approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti[5].

In sede di istruttoria l'ente ha riferito che, concordemente con il Collegio dei Revisori dei Conti precedentemente in carica, si è convenuto di attendere la ricezione di un modello di Regolamento, che l'Assoporti aveva proposto di redigere e inviare a tutte le AdSP, al fine di promuovere uniformità di testi tra enti simili. Si raccomanda pertanto all'ente di adoperarsi, anche attivando le opportune interlocuzioni, al fine di adottare il nuovo regolamento ai sensi dell'art. 6, c. 8, della legge n. 84 del 1994, nel rispetto dei principi del d.p.r. n. 97 del 2023 e del sistema contabile integrato e armonizzato di cui alla l. n. 196 del 31 dicembre 2009 e al d.lgs. 31 maggio 2011 n. 91.

---

[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 con la 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] 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.

[4] Adottato con delibera del Comitato Portuale n. 16 del 26 giugno 2007 ed approvato dal Ministero dei Trasporti con nota MTRA/DINFR/10810 del 26 ottobre 2007

[5] Nota MTRA/PORTI/Prot. n. 3926 del 26 marzo 2012

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 e alla pianificazione urbanistica in ambito portuale sono uniformate, a livello nazionale, dalla "Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale", organismo rappresentativo 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, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Lo scalo portuale di Trieste è connotato dalla presenza di una zona franca doganale la cui organizzazione amministrativa, in attuazione di quanto previsto dall'art. 6 c. 12 della legge n. 84 del 1994, è disciplinata dal decreto Mit n. 368 del 13 luglio 2017, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di sistema portuale.

Tra le principali misure di sostegno al settore portuale che hanno interessato l'ente negli anni in esame, si segnalano gli stanziamenti a valere sul Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), che si inserisce nel quadro del *Next Generation EU* e il cui funzionamento è disciplinato dal Regolamento Ue n. 2021/241/UE, nonché sul Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC) (art. 1, c. 2, lett. c, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101), con riguardo allo sviluppo dell'accessibilità marittima, della resilienza delle infrastrutture portuali, ai cambiamenti climatici, all'aumento selettivo della capacità portuale, all'elettrificazione delle banchine nonché allo sviluppo e alla digitalizzazione della logistica.

Con il d.l. 24 febbraio 2023, n. 13 convertito con modificazioni dalla legge 21 aprile 2023, n. 41 sono quindi state introdotte disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e del PNC; ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR sono state adottate con il d.l. 2 marzo 2024, n. 19 convertito dalla legge 29 aprile 2024, n. 56.

Di interesse è l'art. 20-*bis* del citato d.l. n. 19 del 2024, il quale ha previsto che le Autorità di sistema portuale debbano garantire l'interoperabilità dei propri *Port community system* (Pcs) con la Piattaforma logistica nazionale (Pln) mediante un sistema digitale che consenta lo scambio di dati tra le amministrazioni pubbliche e i soggetti privati operanti nel settore del trasporto e della logistica.

Nel settembre 2025 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato il Bando LogIN *Business*, un'iniziativa strategica finanziata nell'ambito del PNRR, attraverso il programma *Next Generation*-EU, con l'obiettivo di sostenere la trasformazione digitale delle imprese di trasporto, merci e logistica. La misura PNRR M3C2-I.2.1.3, dunque, è volta a sostenere i progetti di digitalizzazione, innovazione tecnologica e sviluppo di soluzioni a supporto delle imprese del trasporto e della logistica.

Il bando ha assegnato 157 mln, destinati ad oltre ottomila imprese, per l'erogazione di contributi in regime di cofinanziamento o in regime *de minimis*. Il 40 per cento delle risorse è stato destinato prioritariamente alle regioni del Mezzogiorno.

Il bando del Mit ha previsto una serie di interventi di digitalizzazione per garantire una maggior interoperabilità tra i sistemi PCS, la PLN e i sistemi informativi delle amministrazioni pubbliche coinvolte nel processo logistico, nel rispetto del principio della cooperazione digitale tra istituzioni ("*Government to Government*" - G2G).

Sulla base del monitoraggio al 31 dicembre 2025, con riguardo ai riferiti interventi progettuali, l'AdSP del MAO ha dichiarato di prevedere un potenziamento del proprio *Port Community System*. Per la conclusione del progetto è previsto il termine del 30 giugno 2026, con un importo finanziato a carico del PNRR pari a euro 1.000.000.

Proseguendo nella disamina delle principali novità che hanno interessato il settore portuale, con riferimento alla disciplina per le concessioni demaniali di aree e banchine di cui al decreto interministeriale del 28 dicembre 2022, n. 202, entrato in vigore dal 15 gennaio 2023, si segnala l'emanazione - giusta decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 110 del 21 aprile 2023 - delle linee guida sulle modalità di attuazione del regolamento. 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[6].

[6] Per maggiori dettagli, cfr. il paragrafo 5.2. Gestione del patrimonio immobiliare e dei beni demaniali.

Inoltre, l'art. 15, comma 1-*bis*, del d.l. 10 agosto 2023, n. 104 convertito dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136 ha individuato la base di calcolo per l'aggiornamento annuale dei canoni per le concessioni di aree e pertinenze demaniali marittime rilasciate dalle Autorità di sistema portuale - previsto dall'articolo 4 del d.l. 5 ottobre 1993, n. 400, convertito dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494 - disponendo che lo stesso sia calcolato sulle misure unitarie individuate dal decreto del Ministro della marina mercantile 19 luglio 1989, ovvero sulla componente fissa del canone di cui all'art. 5 del regolamento di cui al citato d. interm. n. 202 del 2022.

Un'ulteriore novità normativa ha interessato il fondo destinato al finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, istituito dall'art. 14 del d.l. 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, attraverso l'inserimento, nella legge n. 84 del 1994, dell'art. 18-*bis*.

La disposizione citata stabilisce che il fondo è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ed è determinato in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di 90 mln annui. Entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifica l'ammontare dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nonché la quota da iscrivere nel Fondo.

Nel corso dell'anno 2024, dunque, si segnala il decreto interministeriale n. 136 del 15 maggio 2024, il quale – per l'anno 2022 - ha determinato in complessivi 46 mln la dotazione del fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti di cui all'articolo 18-*bis* della legge n. 84 del 1994. Il decreto interministeriale in parola ha stabilito la misura della ripartizione della dotazione del fondo per l'annualità 2022 tanto nella sua quota matematica (pari a euro 32.800.000, di cui il 5,77 per cento spettante all'AdSP MAO) quanto nella sua quota perequativa (di cui non ci sono somme spettanti all'AdSP MAO).

Tra le novità giurisprudenziali, invece, si segnala la sentenza della Corte di cassazione (Cass., sez. V, 15 marzo 2024, n. 6992), pronunciatasi su un ricorso dell'Agenzia delle entrate nei confronti dell'Autorità portuale di Trieste, la quale si innesta sul dibattito in ordine all'esenzione dall'Ires dei canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale.

Secondo una consolidata interpretazione giurisprudenziale della legislazione nazionale, tradizionalmente si riteneva che i canoni percepiti dalle Autorità portuali per la concessione

di aree demaniali marittime non fossero soggetti a prelievo fiscale "in quanto le attività degli enti pubblici non economici, pur avendo natura commerciale, non sono assoggettabili ad imposizione quando tali enti agiscono nella loro veste di pubblica autorità, mentre sono assoggettate a tributo quando agiscono come soggetti di diritto privato" (Cass. S.U. n. 4925/2013[7]).

In materia di esenzione dall'Ires dei canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale è intervenuta la decisione della Commissione europea n. 2021/1757, la quale ha qualificato tali esenzioni come aiuti di Stato incompatibili, imponendo all'Italia di adeguare il regime fiscale dal 1° gennaio 2022. Questa decisione è stata impugnata davanti al Tribunale dell'Unione europea il quale, con sentenza del 20 dicembre 2023, l'ha annullata soltanto nella parte in cui il rilascio di autorizzazioni portuali veniva qualificato come attività economica, mentre, per il resto, ha confermato la non liceità dell'esenzione fiscale generalizzata. Ne risulta, quindi, consolidato il principio secondo cui le Autorità di sistema portuale sono soggetti passivi Ires, salvo per le attività che costituiscono esercizio di funzioni statali, peraltro già oggetto dell'intervento di modifica normativa operato con l'art. 4-*bis* del d.l. n. 68 del 2022, che aveva previsto che le Autorità sono soggette in via di principio ad imposizione fiscale reddituale *ex* art. 73 del d.p.r. 22 dicembre 1986, n. 917 (Testo unico delle imposte sui redditi - Tuir), con la precisazione che le entrate tassabili siano unicamente quelle qualificabili come ricavi commerciali ed escludendo quelle prelevate autoritativamente (quali, ad esempio, la tassa di ancoraggio, le tasse portuali, le autorizzazioni previste dall'art. 16 della l. n. 84 del 1994), ovvero conseguenti all'esercizio di attività pubblicistica (come previsto dall'art. 6, commi 9-bis e 9-ter, della l. n. 84 del 1994). I canoni demaniali percepiti dalle AdSP concorrono, invece, al reddito imponibile, ma soltanto per una quota del 50 per cento in conseguenza della deduzione forfettaria prevista dal comma 9-*quater* della citata disposizione. La modifica normativa di cui al citato comma 9-*quater*, per espressa disposizione legislativa, ha effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022 e fa salvi i comportamenti adottati anteriormente, prevedendo, comunque, che non si faccia luogo al rimborso di quanto già versato.

[7] Tra le molteplici decisioni in questo senso si segnalano anche Cass. civ., Sez. V, sent. n. 11261 del 2015, Cass. civ., Sez. V, ordinanze nn. 6716 e 6717 del 2020; Cass. civ., Sez. V, ordinanza n. 27035 del 2021

Nonostante l'esclusione legislativa dei periodi di imposta anteriori al 2022, è tuttavia insorto un contenzioso tra l'Agenzia delle entrate e le Autorità di sistema portuale. L'Amministrazione finanziaria, in base ad un articolato percorso argomentativo, ha infatti contestato alle Autorità di sistema portuale una maggiore Ires per anni d'imposta pregressi (nel caso deciso con la sentenza Cass. n. 6992 del 2024, l'Agenzia delle entrate contestava all'AdSP MAO un'Ires non dovuta per l'anno 2008).

L'interpretazione dell'Amministrazione finanziaria è stata respinta dalla Corte di cassazione, la quale con la citata sentenza n. 6992 del 15 marzo 2024 (confermata da altre decisioni conformi e pressoché coeve[8]) ha fugato ogni dubbio sulla non recuperabilità dell'Ires per gli esercizi anteriori al 2022. La Cassazione ha condiviso la scelta legislativa della non imponibilità dei canoni pregressi al 2022, annoverando l'esenzione fiscale in esame tra i c.d. aiuti di Stato "esistenti", ovvero quelli varati in epoca antecedente alla sottoscrizione dei Trattati Ue, per i quali la Commissione europea, in applicazione dell'art. 108 del TFUE, richiede l'eliminazione, senza tuttavia disporne il recupero[9].

Tra i principali provvedimenti normativi dell'esercizio 2024 occorre altresì citare l'art. 10 del d.l. 9 agosto 2024, n. 113, convertito nella l. 7 ottobre 2024, n. 143 recante "Misure urgenti di carattere fiscale, proroghe di termini normativi ed interventi di carattere economico" che ha previsto, anche per le Autorità di sistema portuale l'obbligo di predisposizione degli schemi di bilancio per l'esercizio 2025 con le modalità di cui al comma 6 del cennato articolo, ai fini dell'attuazione della fase pilota della riforma 1.15 del PNRR, di cui alla milestone M1C1-108. Detti schemi di bilancio, allegati al rendiconto generale, devono essere elaborati in osservanza dei principi e delle regole del sistema contabile economico-patrimoniale unico (basato sul principio *accrual*) di cui alla richiamata *milestone* M1C1-108, adottati con determina del Ragioniere generale dello Stato n. 176775 del 27 giugno 2024. Gli schemi di bilancio includono

[8] In dettaglio, cfr. sentt.18 marzo 2024, n. 7226, 18 marzo 2024, n. 7229, 18 marzo 2024, n. 7239, 19 marzo 2024, n. 7381, 21 marzo 2024, n. 7693.

[9] Può essere utile a tal proposito rammentare come la distinzione tra "aiuti esistenti" (art. 88, par. 1) e "aiuti nuovi" (art. 88, par. 3), sia centrale nel sistema di controllo eurounitario sugli aiuti degli Stati membri (tra le altre, CGUE: sentenza 11 dicembre 1973, in C-120/73, *Lorenz* e sentenza 9 agosto 1994, in C 44/93, *Namur-Les assurances du crédit*). Per conseguenza, gli aiuti esistenti sono sottoposti ad un esame permanente da parte della Commissione, ma nelle more di tale esame possono essere erogati, mentre gli aiuti nuovi (ossia quelli di nuova istituzione ovvero quelli che modificano aiuti esistenti) devono essere autorizzati e sono, quindi, soggetti all'obbligo di previa notifica alla Commissione nonché al c.d. "obbligo di *standstill*" (o "clausola di sospensione"), ossia al divieto di portare ad esecuzione il progetto di aiuto fino alla decisione di autorizzazione.

almeno il conto economico di esercizio e lo stato patrimoniale a fine anno utilizzando le voci del piano dei conti multidimensionale di cui alla citata *milestone*[10].

Da ultimo, nell'annoverare le novità di maggior rilevo sul piano normativo, non può non menzionarsi il recentissimo disegno di legge che lo scorso 22 dicembre 2025 il Consiglio dei ministri ha approvato con procedura d'urgenza, recante riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al dichiarato fine di favorire un rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale.

Di centrale importanza è l'istituzione di "Porti d'Italia Spa", società a capitale pubblico alla quale demandare il compito di supportare la realizzazione di infrastrutture di rilevanza internazionale e nazionale, potenziando l'intermodalità e lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Il disegno di legge prevede inoltre l'adozione di un modello di separazione contabile, organizzativa e funzionale, al fine di tenere separate le strutture operative dedicate alle funzioni di interesse pubblico da quelle destinate alle attività commerciali; è altresì prevista la costituzione del "Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo".

È anche stabilita l'adozione di linee guida nazionali per la determinazione uniforme del canone demaniale, elaborate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Per assicurare la massima trasparenza, in capo alle Autorità di sistema portuale è stabilito l'obbligo di aggiornare tempestivamente i dati delle concessioni nel Sistema informativo del demanio marittimo (SID – il Portale del Mare); il mancato assolvimento di tali obblighi informativi rileverà ai fini della valutazione della *performance* e della responsabilità dirigenziale, con la previsione di poteri sostitutivi in capo alla Direzione generale del Ministero.

[10] A livello di normazione secondaria si segnalano altresì il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze approvato il 23 dicembre 2024 (emanato ai sensi dell'articolo 10, comma 11 del decreto-legge del 9 agosto 2024, n. 113 e recante le istruzioni di natura procedurale e tecnico contabile); il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2025 (emanato ai sensi dell'articolo 10, comma 8, del decreto-legge 9 agosto 2024, n. 113, che ha definito i requisiti generali sulla base dei quali le amministrazioni devono avviare una analisi degli interventi di adeguamento dei propri sistemi informativo-contabili, necessari per il recepimento degli standard contabili ITAS, nella transizione tra fase pilota avviata dal 2024 e modello a regime); la determina del Ragioniere generale dello Stato n. RR 129 del 25 luglio 2025 che, in applicazione dell'articolo 1, commi 3 e 4, del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 23 dicembre 2024, ha adottato i modelli di raccordo fra i piani dei conti attualmente in uso, secondo la normativa vigente, e il Piano dei conti unico per tutte le amministrazioni pubbliche.

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.

Il Presidente

La figura del Presidente dell'Autorità di sistema portuale è disciplinata dall'art. 8 della legge n. 84 del 1994. Il Presidente è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente della regione interessata, e viene scelto fra cittadini europei aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il Presidente ha la rappresentanza legale dell'Autorità di sistema portuale, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta.

La carica di vertice dell'AdSP Mao, negli ultimi esercizi, ha subito una serie di variazioni.

Per il quadriennio 2020-2024, con decreto Mit n. 572 del 15 dicembre 2020, era infatti stato confermato, per un secondo mandato, il Presidente già in carica. Sennonché questi, in prossimità del termine del mandato medesimo, ha rassegnato le dimissioni a far data dal 1° giugno 2024 ed è stato sostituito (decreto Mit n. 150 del 30 maggio 2024), per il tempo necessario alla nomina del nuovo Presidente, da un Commissario straordinario, individuato nella persona dell'allora Segretario generale dell'ente.

Il Commissario straordinario così nominato, tuttavia, ha rassegnato le proprie dimissioni a far data dal 10 giugno 2025. Pertanto, con decreto Mit n. 132 del 10 giugno 2025, a decorrere dalla medesima data è stato nominato un nuovo Commissario straordinario, rimasto in carica fino al 29 luglio 2025.

Dal 30 luglio 2025 e fino al 1° dicembre 2025 è dunque stato in carica un terzo Commissario straordinario (dapprima nominato fino al 30 settembre 2025 con decreto Mit n. 187 del 30 luglio 2025, e poi prorogato con decreto Mit n. 242 del 2 ottobre 2025 "fino al ripristino degli ordinari organi di vertice").

Da ultimo, soltanto con decreto Mit del 2 dicembre 2025, e per la durata di un quadriennio, si è addivenuti alla nomina di un Presidente, attualmente in carica.

In ordine agli emolumenti dei Presidenti delle AdSP, l'articolo 7, comma 2 della sopra richiamata legge n. 84 del 1994, come novellato dall'articolo 4, comma 1, lett. a) e b), del decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232, prevede che gli emolumenti del Presidente dell'Autorità

di sistema portuale sono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il decreto Mit 16 dicembre 2016, n. 456, attuativo delle disposizioni di cui al citato art. 7, c. 2, della legge n. 84 del 1994 ha stabilito il limite massimo degli emolumenti dei Presidenti delle AdSP in euro 230.000 annui, al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali e degli oneri fiscali a carico degli stessi, con un massimo di euro 170.000 per la parte fissa e di euro 60.000 per la parte variabile (art. 2 d.m. n. 456 del 2016, *cit.*). La parte retributiva variabile è legata ad obbiettivi da determinarsi annualmente "mediante specifica direttiva ministeriale" nella quale indicare altresì "le modalità di rilevazione e monitoraggio dei risultati". Per il 2023, con decreto Mims (ora Mit) n. 105 del 18 aprile 2023 è stata emanata la suddetta direttiva, prevedendo quattro obiettivi annuali. Per l'esercizio 2024 gli obiettivi in parola sono stati determinati dalla direttiva ministeriale n. 43 del 20 febbraio 2024, la quale ha parimenti individuato quattro obiettivi strategici.

Tanto premesso, in ordine agli emolumenti del Presidente in carica fino al maggio 2024, si rileva che (i) per l'anno 2023 il compenso annuo risulta essere stato erogato nella misura massima, previo riconoscimento, per la parte variabile, del pieno raggiungimento degli obiettivi assegnati (ii) per il 2024, in considerazione della valutazione finale attribuita dal Mit al vertice decisionale dell'Autorità, pari a 99/100[11] Il Comitato di gestione con deliberazione n. 9 del 29 aprile 2025 ha determinato la corresponsione dell'importo complessivo pari a euro 59.400 a titolo di parte variabile dell'emolumento, suddividendolo tra il Presidente in carica dal 1° gennaio al 31 maggio 2024 (euro 24.750) e il Commissario straordinario in carica dal 1° giugno al 31 dicembre 2024 (euro 34.650).

Per l'annualità 2022, nel precedente referto si è osservato che il Presidente allora in carica, fino al 7 luglio 2022 aveva aggiunto agli ordinari emolumenti anche quelli percepiti quale amministratore unico della società di servizi Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture e i trasporti Spa (RAM), società *in house* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 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.

[11] La valutazione in ordine al raggiungimento degli obiettivi istituzionali, strategici e organizzativi è stata formalizzata con nota del Mit del 15 marzo 2024 per il 2023 e con nota Mit del 25 marzo 2025 per il 2024. Il Comitato di gestione ha approvato l'erogazione per il 2023 con deliberazione n. 6 del 23 aprile 2024.

Visto il limite massimo retributivo per il personale pubblico, all'epoca fissato in euro 240.000 euro (cfr. artt. 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), il corrispettivo spettante al Presidente dell'AdSP come Amministratore unico della società RAM (stabilito in euro 120.000) era stato rideterminato in misura ridotta, pari a euro 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, era 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.

Deve darsi atto che, dal 7 luglio 2022, il Presidente dell'Autorità è cessato dalla carica di Amministratore unico della società RAM.

Per quel che concerne invece il compenso spettante come Presidente del CoSELAG, per il 2023, esso 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 riscontro alla nota istruttoria della Sezione, l'Autorità ha dichiarato che nel 2023 non sono stati erogati al Presidente compensi ulteriori rispetto a quelli spettanti in qualità di Presidente dell'Autorità, che egli non ha rivestito incarichi retribuiti in società a controllo pubblico ai sensi dell'art. 11, comma 6, del d.lgs. 19 agosto 2016, n. 175 e che nel 2024 sono stati erogati al Presidente ulteriori compensi per l'indennità di carica come Presidente del Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana (CoSELAG) pari a euro 46.330,20 lordi, di cui euro 30.886,80 di competenza 2023 e 15.443,40 relativi al 2024. Per quanto riguarda il procedimento di riduzione dei trattamenti retributivi l'Autorità ha dichiarato di non avere ancora chiuso il procedimento.

Sul punto, ferma restando la possibilità dell'ente di instaurare un contraddittorio in adunanza pubblica, secondo quanto stabilito dal Nuovo Regolamento interno della Sezione (adottato con determinazione dell'Adunanza plenaria n. 112 del 15 giugno 2026), si osserva che il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana è un ente pubblico economico costituito a norma della legge regionale n. 3 del 25 febbraio 2015 tra i Comuni di Trieste, San Dorligo della Valle e Muggia, unitamente all'AdSP MAO. Il consorzio persegue la finalità di promuovere e favorire la nascita e lo sviluppo di attività ed iniziative produttive e imprenditoriali, oltre che

di fornire servizi connessi alle attività degli agglomerati industriali e delle aree economiche nell'ambito dell'area giuliana (cfr. art. 2 dello Statuto). Si tratta, quindi, di un consorzio di enti locali partecipato da un altro ente pubblico, quale è l'AdSP MAO. Il consorzio percepisce annualmente contributi a carico della regione Friuli-Venezia Giulia, come si evince dai bilanci depositati.

Come è noto, i consorzi costituiti dagli enti locali (*ex* art. 31 del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267 - TUEL) sono enti pubblici strumentali, dotati di personalità giuridica e autonomia statutaria, che rientrano nel perimetro della finanza pubblica allargata. Questo comporta l'applicazione di vincoli retributivi e assunzionali, inclusi i tetti ai compensi di cui al decreto-legge n. 201 del 2011. Del resto, l'art. 23-*ter* del citato d.l. n. 201 del 2011, sin dalla sua formulazione originaria, fissa il tetto retributivo in capo a "chiunque riceva a carico delle finanze pubbliche emolumenti o retribuzioni nell'ambito di rapporti […] con pubbliche amministrazioni statali, di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165". A sua volta l'art. 1, c. 2, del d.lgs. n. 165 del 2001 annovera tra le pubbliche amministrazioni non soltanto gli enti locali (quali sono i tre Comuni soci del CoSELAG), ma anche "tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali" (e in questa categoria rientra anche l'AdSP MAO, che è un ente pubblico di rilevanza nazionale).

Per quel che riguarda, invece, il periodo di commissariamento dell'ente, si dà atto che i vari decreti di nomina dei commissari straordinari hanno previsto, in favore di questi, un trattamento economico onnicomprensivo pari all'ottanta per cento della parte fissa dell'emolumento spettante al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, nonché quota della parte variabile con riferimento al periodo di durata dell'incarico.

In dettaglio, in sede istruttoria l'ente ha riferito che al Commissario straordinario in carica dal 1° giugno 2024 al 31 dicembre 2024 è stato corrisposto l'importo di euro 79.333,38.

Il Comitato di gestione

Il Comitato di gestione, ai sensi dell'art. 9 della legge n. 84 del 1994, è l'organo collegiale decisionale delle Autorità di Sistema Portuale, responsabile dell'indirizzo strategico, della programmazione e della gestione amministrativa. Composto dal Presidente dell'AdSP, dai rappresentanti di Regione e Comuni, nonché dal direttore marittimo nella cui giurisdizione rientra il porto sede dell'AdSP, il Comitato di gestione svolge le competenze di cui all'art. 9 cit.

In dettaglio, il Comitato di gestione dell'AdSP MAO 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 socioeconomiche, delle realtà operative e dei profili pratici del settore[12].

Il Comitato di gestione in carica negli esercizi in esame è stato nominato con decreto del Presidente n. 1656 del 31 marzo 2021.

Con decreto n. 13 del 2025 del 22 aprile 2025, reso dal Commissario straordinario *pro tempore*, è stato costituito il nuovo Comitato di gestione. Considerato che il 2 dicembre 2025 si è addivenuti alla nomina del Presidente dell'AdSP, il Comitato in carica è decaduto ai sensi dell'art. 9, c. 2, della legge n. 84 del 1994, secondo la quale "I componenti di cui al comma 1 durano in carica per un quadriennio, rinnovabile una sola volta, dalla data di insediamento del Comitato di gestione, ferma restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di nuovo Presidente".

Sicché, con successivo decreto del Presidente n. 3 del 21 gennaio 2026 è stato costituito, per un quadriennio, un nuovo Comitato di gestione, composto – di fatto – dai medesimi membri del Comitato in carica nei nove mesi precedenti, con la sola eccezione del Presidente dell'AdSP, che ha sostituito il Commissario straordinario.

L'incarico dei componenti del Comitato di gestione è gratuito e ha carattere onorifico, come a suo tempo stabilito dalla deliberazione del Comitato di gestione n. 19 del 20 dicembre 2018.

Il Collegio dei revisori dei conti

Il Collegio dei revisori dei conti dell'Autorità portuale, ai sensi dell'art. 11 della legge n. 84 del 1994, è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, i quali devono essere iscritti al registro dei revisori legali, o

[12] 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.

tra persone in possesso di specifica professionalità. Il Presidente e un membro supplente sono designati dal Ministro dell'economia e delle finanze.

Il Collegio dei revisori dell'AdSP MAO è stato nominato con decreto Mims (oggi Mit) n. 428 del 28 ottobre 2021, a far data dal 15 novembre 2021 ed è rimasto in carica fino al 15 novembre 2025. I suoi membri, infatti, restano in carica quattro anni e possono essere riconfermati nell'incarico una sola volta. Si deve dare tuttavia atto che, in data 10 gennaio 2024 uno dei membri effettivi del Collegio ha rassegnato le proprie dimissioni dall'incarico e, pertanto, con decreto ministeriale n. 4 del 2024 si è provveduto alla nomina di un nuovo membro effettivo, a decorrere dalla data del decreto di nomina e fino alla scadenza del quadriennio in corso.

Con decreto Mit n. 36 del 27 febbraio 2026 sono stati nominati i membri del Collegio dei revisori dalla data del decreto e per la durata di un quadriennio.

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[13].

[13] 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

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 nel 2023 e nel 2024 non sono stati adottati atti difformi dall'orientamento espresso dall'Organismo consultivo d'indirizzo.

La materia dei compensi agli organi degli enti pubblici è attualmente regolata dal d.p.c.m. n. 143 del 23 agosto 2022, recante "Regolamento in attuazione dell'articolo 1, comma 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 dunque 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 sono entrati in vigore a far data dal 7 ottobre 2022, e dunque si applicano ai rinnovi intervenuti successivamente a quella data. Per il periodo antecedente al 2022, i compensi degli organi delle Autorità di Sistema Portuale erano regolati dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 456 del 2016 il quale, in attuazione dell'art. 7 c.2 della legge n. 84 del 1994, stabiliva i limiti minimi e massimi dei compensi spettanti al Presidente e ai componenti del Comitato di gestione delle AdSP. Per il collegio dei revisori dei conti, la determinazione dei compensi era regolata dalla nota del Mit del 19 ottobre 2018 n. 26965.

Nella tabella che segue è riportata la spesa impegnata nel biennio 2023 / 2024 per indennità e rimborsi spese spettanti agli organi di amministrazione e controllo, posta a raffronto con quella dell'esercizio 2022.

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.

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

Voci di spesa	2022	2023	Var. ass.	Var. %	Incidenza % sul totale della spesa per gli organi 2023	2024	Var. ass.	Var. %	Incidenza % sul totale della spesa per gli organi 2024
Compensi Presidente	230.000	230.000	0	0	65,5	130.833	-99.167	-43,1	40,46
Rimborsi spese Presidente	13.087	22.090	9.003	68,8	6,3	10.039	-12.051	-54,6	3,11
Contributi INPS a carico AdSP per Presidente	24.449	26.512	2.063	8,4	7,6	27.942	1.430	5,4	8,64
Compensi Commissario Straordinario		0	0	0	0	79.333	79.333		24,53
Rimborsi Spese Commissario straordinario		0	0	0	0	4.661	4.661		1,44
Contributi INPS Commissario straordinario		0	0	0	0	16.050	16.050		4,96
Compenso Collegio dei revisori	60.978	55.753	-5.225	-8,6	15,87	41.519	-14.234	-25,5	12,84
Rimborsi spese Collegio dei revisori	14.752	16.931	2.179	14,8	4,82	12.979	-3.952	-23,3	4,01
Totale	**343.266**	**351.286**	**8.020**	**2,3**	**100**	**323.356**	**-27.930**	**-8**	**100**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

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 2023 è stato assunto previa 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. Sennonché, come si è detto, il 30 maggio 2024 il Segretario generale in carica è stato nominato Commissario straordinario (decreto Mit n. 150 del 30 maggio 2024, cit.). Pertanto, il Commissario straordinario, con deliberazione n. 1001 del 3 giugno 2024, ha nominato un Segretario generale facente funzioni, il quale è rimasto in carica dal 3 giugno 2024 fino al 10 giugno 2025, data nella quale è stato a sua volta nominato Commissario straordinario dell'AdSP. Il 31 marzo 2026 è stato nominato il nuovo Segretario generale, con decorrenza dal 13 aprile[14].

Per il Segretario generale è previsto un trattamento economico annuo lordo pari a euro 204.000, oltre alle indennità e ai compensi di importo variabile previsti dal Ccnl dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi sottoscritto da Federmanager-Assoporti. Questa circostanza è sostanzialmente confermata dalla lettura dei bilanci di entrambi gli esercizi in esame laddove, alla voce "Emolumenti per il Segretario generale" si evince uno stanziamento pari a euro 205.000.

A seguito dell'acquisizione dell'Azienda speciale del porto di Monfalcone, l'assetto della Segreteria tecnico-operativa dell'AdSP, già approvato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 17 del 25 settembre 2017, è stato riveduto e integrato con deliberazione n. 9

[14] Nel lasso temporale intercorrente dal 10 giugno 2025 al 31 marzo 2026, un provvedimento del Commissario straordinario (provv. n. 19 del 2025) ha assegnato "pro quota" le funzioni di Segretario generale ai dirigenti dell'Ente sino al ripristino degli Organi di vertice ordinari. Tale impostazione è stata mantenuta anche nel periodo di commissariamento "ministeriale" (31 luglio 2025 – 1° dicembre 2025) fino alla data di assunzione dell'incarico dell'attuale Segretario generale (13 aprile2026), la cui nomina è avvenuta nella seduta del Comitato di gestione tenutasi il 31 marzo 2026

del 15 ottobre 2020. 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".

La struttura è, quindi, 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[15].

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

Nel precedente referto si è osservato come, sul piano della consistenza effettiva del personale in servizio, questa risultasse 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 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 dell'Azienda speciale del porto di Monfalcone, organo della Camera di commercio, industria, artigianato e

[15] 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).

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 2022, del 2023 e del 2024.

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 generale	1	1	0
Totale	**129**	**158**	**+29**

Fonte: dati AdSP

Tabella 3 - Consistenza del personale

Qualifiche	In servizio al 31/12/2022		In servizio al 31/12/2023		In servizio al 31/12/2024	
	Unità di ruolo a tempo indeterminato	Unità di ruolo a tempo determinato	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	77	6	73	5	75	2
Quadri	41	-	41	-	43	-
Dirigenti	5	-	6	-	6	
Segretario generale	-	1	-	1	0	0
Totale	**123**	**7**	**120**	**6**	**124**	**2**

Fonte: dati AdSP

I dati mostrano come la consistenza effettiva sia ancora sottodimensionata rispetto alla dotazione organica, sebbene – sotto questo aspetto – si registrino dei progressi da parte dell'ente.

In particolare, si rammenta che al termine del 2021 si erano registrate 17 scoperture nell'organico dei quadri e 14 soprannumeri tra gli impiegati registrati al termine del 2021; nel 2022 il disallineamento con la dotazione organica del 2020 si era ridimensionato, con 9 scoperture nell'organico dei quadri e 12 soprannumeri tra gli impiegati.

Nel 2023 l'AdSP ha proceduto a 6 assunzioni di personale, a fronte di 8 cessazioni. Tutte le assunzioni risultano essere 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. In dettaglio, dal rendiconto sulla gestione 2023 si evince che l'AdSP ha proceduto alla selezione di un ulteriore dirigente, già dipendente dell'ente a tempo indeterminato come Quadro A; a 5 selezioni pubbliche per Quadro B, vinte da personale interno; alla trasformazione di un contratto da tempo determinato a tempo indeterminato L1, oltre a 3 selezioni interne per progressioni di carriera orizzontale (da QB a QA). A fronte di quanto sopra, nel 2023 sono cessati dal servizio 2 funzionari Quadro A, due QB, e un impiegato di secondo livello.

Nel corso del 2024 si è dato avvio ad una serie di assunzioni e progressioni interne al fine di raggiungere la dotazione organica prevista.

Ciò nonostante, si rileva che la pianta organica dell'ente permane sovradimensionata rispetto alla consistenza effettiva del personale, con uno scoperto di tre posti da dirigente (dunque in aumento rispetto al 2023, quando i posti scoperti erano due), otto posti di quadri (dunque in leggero miglioramento rispetto al 2023, quando gli scoperti ammontavano a dieci unità) e ventitré scoperti come impiegati (venticinque scoperture nel 2023[16]), per un totale di 34 scoperture al 2024 (37 nel 2023).

Tabella 4 – Pianta organica Ente

Categoria	Nuovo Organico S.T.O. 2023	Dipendenti a tempo indeterminato in servizio al 31 dicembre	
		2023	2024
Segretario Generale	1	1	1
Dirigenti	8	6	5
Quadri	51	41	43
Impiegati	98	73	75
Totale	**158**	**121**	**124**

Fonte: dati AdSP

Per quel che concerne i procedimenti disciplinari e il contenzioso con il personale, in sede istruttoria l'ente ha dichiarato che nel corso del 2023 ha dato corso a una contestazione scritta ai sensi dell'art. 33, co. 1 lett. b) e art. 34 del Ccnl di riferimento a un dipendente a causa della mancata partecipazione dello stesso ai corsi di formazione obbligatoria a più riprese

[16] Sicché, mentre con la rideterminazione delle piante organiche operata nel 2023 erano state riassorbite tutte le posizioni soprannumerarie nella categoria "impiegati", la stessa categoria, nel 2024 registra una scopertura di 25 unità.

riprogrammati. Inoltre, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale è stata destinataria di n. 2 ricorsi da parte di n. 2 dipendenti innanzi al Tribunale civile, sezione lavoro. Il primo ricorso ha riguardato la richiesta di preteso inquadramento superiore ai sensi del Ccnl mentre il secondo ricorso ha riguardato la pretesa attribuzione di un'indennità prevista ai sensi del contratto integrativo di secondo livello sottoscritto tra l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale e le organizzazioni sindacali.

Quanto – invece - all'annualità 2024, in riscontro alla nota istruttoria della Sezione, l'Autorità ha dichiarato che nell'annualità in oggetto non sono emersi elementi di criticità nella gestione del personale e l'ente non è risultato destinatario di ricorsi in sede giurisdizionale.

3.2. Spesa del personale

Con deliberazione n. 21 del 22 giugno 2021, il Comitato di gestione ha provveduto al recepimento del Ccnl unico dei lavoratori dei porti del 30 aprile 2021, per il triennio 2021-2023. Con deliberazione n. 20 del 17 dicembre 2024, il Comitato di gestione ha poi recepito il rinnovo del Ccnl dei lavoratori dei porti per il triennio 2024 – 2026, conclusosi in data 18 novembre 2024 tra le Segreterie nazionali delle organizzazioni sindacali e le organizzazioni datoriali.

Al personale dirigente (compreso il Segretario generale) si applica il Ccnl per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, rinnovato per il periodo 1° gennaio 2019 - 31 dicembre 2023.

Quanto alla contrattazione di secondo livello, con deliberazione n. 10 del 27 aprile 2022 il Comitato di gestione ha approvato il nuovo contratto integrativo aziendale, avente durata triennale con decorrenza dal mese successivo all'approvazione, che aggiornava il precedente applicando ai trattamenti economici accessori indici di rivalutazione generalizzati e prevedendo, altresì, forme di indennità non specificamente previste dalla contrattazione nazionale.

Si dà atto che nel 2025 è stata operata una revisione dell'accordo nella parte in cui disciplinava le indennità da riconoscere ai Capi area, approvata dal Comitato di Gestione – con la deliberazione n. 10 del 29 aprile 2025.

Il contratto integrativo di II livello per il personale dirigente, invece, è stato approvato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 28 del 23 settembre 2022.

Nella tabella che segue è indicata la spesa complessivamente sostenuta per il personale nel

2023 e nel 2024, incluso il personale a tempo determinato e il Segretario generale, con le variazioni di ciascuna voce rispetto a quella dell'esercizio precedente.

Tabella 5 - Spese per il personale (impegni)

Tipologia emolumento	2022	2023	Var.%	2024	Var.%
Emolumenti fissi al personale dipendente	4.882.039	5.125.385	5	4.766.853	-7
Emolumenti variabili al personale dipendente	30.541	41.804	36,9	30.114	-28,0
Emolumenti Segretario generale	205.822	206.485	0,3	93.141,41	-54,9
Oneri contrattazione decentrata integrativa	2.814.712	3.434.253	22	3.232.608	-5,9
Oneri previdenziali assistenziali fiscali a carico	2.106.774	2.208.738	4,8	2.424.308	9,8
Altri oneri per il personale (Tfr, tempo libero, polizza san.)	143.176	159.285	11,3	172.317	8,2
Indennità e rimborso spese missioni	63.553	132.377	108,3	112.722	-14,8
Corsi di formazione	131.871	122.217	-7,3	129.485	5,9
Rimborso spese (comando, distacco etc.)	94.172	178.520	89,6	112.938	-36,7
TOTALE	**10.472.660**	**11.609.064**	**10,9**	**11.074.486**	**-4,6**
Numero medio dipendenti	132	131	-0,8	125,17	-4,5
Spesa media pro capite	**79.338**	**88.619**	**11,7**	**88.475**	**-0,2**

Fonte: rendiconti 2023 e 2024

La spesa sostenuta nell'esercizio 2023 ammonta a euro 11.609.064, con un aumento del 10,9 per cento rispetto al 2022, riconducibile, principalmente, ai maggiori costi per la contrattazione integrativa (euro +619.000). L'unico dato in flessione attiene alle voci di spesa relative ai corsi di formazione. Nel 2024 la spesa è rimasta pressoché invariata (-0,05 per cento rispetto al 2023). Per quel che concerne, invece, il 2024, la spesa complessiva è in leggera flessione (-4,6 per cento) rispetto all'esercizio precedente, attestandosi su euro 11.074.486.

La spesa media *pro capite* è in aumento nel 2023 rispetto al 2022 (+11,70 per cento) mentre rimane pressocché invariata nel 2024 (- 0,2 per cento rispetto all'annualità precedente). 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 (riportate *infra* nella Tabella 20), nel 2023 la spesa per il personale si mostra in diminuzione dal 18,9 per cento (nel 2022) al 15,7 per cento nel 2023, rimanendo invece piuttosto stabile nel 2024 (14,9 per cento).

Gli oneri da contrattazione decentrata integrativa (giunti a 3,4 mln nel 2023 e in leggera flessione nel 2024) nel precedente referto si segnalavano come una delle voci di spesa di più significativo e costante incremento (+22 per cento nel 2023 rispetto al 2022). Tuttavia, questo *trend* si è interrotto nel 2024 laddove si segnala una (seppur lieve) diminuzione rispetto

all'anno precedente (-0,06 per cento). La loro incidenza rispetto alla spesa per il personale è passata dal 26,9 per cento (nel 2022) al 29,6 per cento (nel 2023) per attestarsi sul 29,2 per cento nel 2024.

3.3. Gestione del personale

In ordine alle modalità di svolgimento delle prestazioni lavorative, l'AdSP ha dichiarato di favorire la flessibilità dell'orario di lavoro con modalità agili in *smart working*.

Quanto agli adempimenti in materia di anticorruzione, 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) era 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 n. 13 del 2022 asserendo l'impossibilità di individuare all'interno della struttura medesima una figura dirigenziale priva di profili di incompatibilità cui affidare l'incarico. Nel successivo provvedimento n. 3 del 2024 (adottato alla scadenza del biennio, stante l'intervenuta approvazione della nuova dotazione organica della Segreteria tecnico-operativa), l'incarico è stato affidato ad un dipendente privo di qualifica dirigenziale, sempre in via transitoria e sperimentale per la durata di altri due anni. Questa scelta è stata motivata – tra l'altro - sulla base dell'assunto per cui il dipendente prescelto svolgeva "la funzione di Quadro A - Capo Area, rivestendo pertanto all'interno dell'organizzazione una posizione apicale" nonché sulla circostanza che trattavasi di un dipendente dell'ente in servizio dal 26 febbraio 2008, dunque avente un'adeguata conoscenza dell'ente.

In punto di diritto, in ordine ai menzionati incarichi, si rammenta che, secondo gli orientamenti dell'Anac, ai fini della nomina come Rpct la dirigenza non è un requisito essenziale ma preferenziale, mentre il requisito imprescindibile resta la capacità effettiva di svolgere il

ruolo[17].

Tanto premesso, si osserva che l'ente consta di una dotazione organica di 8 dirigenti di ruolo a tempo indeterminato, molti dei quali astrattamente rientranti in quei settori che l'Anac considera più esposti al rischio della corruzione [18]. Se la scelta di cui al provvedimento n. 13 del 2022 (di nomina del Segretario generale come Rpct) risulta motivata in maniera alquanto generica, al contrario, il successivo provvedimento n. 3 del 2024 contiene una motivazione più esaustiva. La Sezione, pertanto, preso atto delle difficoltà dell'ente di individuare agevolmente il Rpct tra i dirigenti in servizio, raccomanda sempre la ponderazione della scelta alla luce dei menzionati criteri e l'adozione di una adeguata motivazione al riguardo.

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 (conformemente all'art. 31 del d.lgs. n. 33 del 2013), 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. Con deliberazione n. 1053 del 18 luglio 2024, il Commissario straordinario ha nominato il nuovo componente monocratico dell'OIV per il triennio 2024-2026, con un compenso annuo di euro 15.000.

Gli obiettivi del Segretario generale e dei dirigenti per l'anno 2023 sono stati assegnati contestualmente all'approvazione del Piano integrato di attività e organizzazione (Piao) 2023-2025 e, successivamente, ciascun dirigente ha provveduto ad assegnare gli obiettivi al personale dipendente. Il 10 maggio 2024, il Segretario generale ha trasmesso all'OIV la relazione sulla *performance* relativa al 2023, che l'Oiv ha validato in data 13 maggio 2024.

Per quel che concerne il 2024, gli obiettivi sono stati assegnati con il Piao 2024-2026, approvato con deliberazione del Presidente n. 33/2024 del 31 gennaio 2024. Si è altresì tenuto conto di quanto stabilito nella citata direttiva ministeriale n. 43 del 20 febbraio 2024, recante

[17] cfr. Allegato 3 al PNA 2022; cfr. altresì parere Anac 22 ottobre 2025 - fasc. 3944/2025- secondo il quale non osta "al conferimento dell'incarico di Rpct ad un dipendente non dirigente, purché con profilo professionale adeguato allo svolgimento del ruolo".

[18] Gli otto uffici dirigenziali dell'ente sono infatti i seguenti: Direzione Affari Generali, Direzione Affidamenti e Servizi, Direzione Attività e Lavoro Portuali, Direzione Demanio e Patrimonio, Direzione Finanziaria, Direzione Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, Direzione Tecnica, Ambiente ed Energia, Direzione Pianificazione Strategica e Innovazione

l'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale per l'anno 2024[19].

Pertanto, gli obiettivi assegnati dal Ministero vigilante per il 2024 comprendevano quattro obiettivi strategici, declinati in obiettivi operativi, comuni a tutte le AdSP. L'AdSP MAO ha trasmesso la relazione di monitoraggio intermedio in data 8 luglio 2024, e quella finale in data 14 gennaio 2025[20].

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato la valutazione del raggiungimento degli obiettivi 2024 del Presidente dell'Autorità portuale con una valutazione di 99/100[21]. L'ente ha riferito che il mancato raggiungimento del punteggio pieno è stato dovuto al rallentamento delle attività inerenti ai lavori di costruzione della nuova Stazione ferroviaria di Servola, obiettivo applicato alla Direzione infrastrutture ferroviarie e stradali.

E infatti, dalla relazione sulla *performance* per il 2024, emerge che – nell'ambito della totalità degli obbiettivi fissati per i singoli dirigenti e inseriti nel Piano della *performance* – uno soltanto non è stato raggiunto[22].

Con delibera del Presidente n. 225 del 23 maggio 2024 sono stati assegnati i premi per il raggiungimento degli obiettivi di *performance* di competenza dell'anno 2023, per una spesa complessiva di euro 1.667.228 (distinta in euro 1.334.102 per oneri derivanti dalla contrattazione decentrata integrativa ed euro 333.125 per oneri previdenziali, assistenziali e fiscali). Nel 2022 la relativa spesa ammontava a euro 1.659.014.

Con delibera del Commissario straordinario n. 1159 del 20 maggio 2025 sono stati assegnati i premi per il raggiungimento degli obiettivi di *performance* di competenza dell'anno 2024, per una spesa complessiva di euro 1.649.617,52 (distinta in euro 1.320.010,82 per oneri derivanti dalla contrattazione decentrata integrativa ed euro 329.606,70 per oneri previdenziali, assistenziali e fiscali).

---

[19] Cfr. il precedente capitolo 2. ORGANI, nella sezione relativa al Presidente dell'Autorità portuale.

[20] Si segnala che, con delibera del Commissario straordinario n. 1017 del 28 gennaio 2025, è stato approvato l'aggiornamento del Piano integrato di attività e organizzazione (Piao) 2025-2027 e, successivamente, il Piao 2026-2028 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e i relativi allegati, approvato con deliberazione del Presidente n. 26 del 29 gennaio 2026

[21] Si tratta della nota Mit prot. n. 6266 e 6460 di data 25 e 26 marzo,

[22] Per la Direzione infrastrutture ferroviarie e stradali, in attuazione degli interventi previsti dal Fondo nazionale complementare, si era previsto di provvedere alla pubblicazione dei bandi di gara in coerenza con gli obiettivi fissati nei documenti di riferimento e aggiudicazione degli interventi secondo le tempistiche previste. Questo obiettivo è stato raggiunto per tutte le opere, tranne che per il progetto n. 1951 (nuova stazione di Servola). Questa circostanza è stata comunicata al Mit in sede di monitoraggio degli obiettivi del Presidente 2024 e il Mit, con nota prot. n. 6709 dd 26 marzo 2025 ha attestato il non raggiungimento dell'obiettivo.

Con delibera del Presidente n. 164 del 23 aprile 2024 l'Ente ha adottato un proprio Atto di indirizzo in materia di *whistleblowing*, stabilendo una procedura per la gestione delle segnalazioni di illeciti e protezione delle persone segnalanti ai sensi del d.lgs. n. 24 del 10 marzo 2023. Le relazioni di questa Sezione inerenti al controllo dell'AdSP MAO sono pubblicate e consultabili dal pubblico nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale dell'ente.

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 e 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 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 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 - come suggerito dal Piano nazionale anticorruzione 2022 - 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.

Con deliberazione del Presidente n. 238 del 19 giugno 2023, l'AdSP ha approvato la revisione n. 1 al Piao per il triennio 2023-2025, che tiene conto degli obiettivi trasmessi dal Ministero vigilante alla Segreteria tecnica organizzativa, in conseguenza dell'emanazione della direttiva ministeriale

n. 105 di data 18 aprile 2023, recante l'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale per l'anno 2023[23].

Si evidenzia che, con riguardo alle collaborazioni esterne, come per gli esercizi precedenti, sia nel 2023 che nel 2024 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.

Secondo quanto emerge dai dati pubblicati dall'ente nella sezione Amministrazione trasparente, l'AdSP nel 2023 ha affidato 19 incarichi di collaborazione esterna, di cui 14 come componenti esterni in commissioni selezionatrici (4 a titolo gratuito; 4 per l'importo unitario di euro 1.000; 3 per l'importo di euro 650; 1 per un importo di euro 500; 1 per l'importo di euro 2.000), 3 incarichi come consulente tecnico di parte ciascuno di importo pari a euro 500, 1 incarico per redazione di atto notarile (euro 150) ed uno per valutazione rischio da *stress* da lavoro (euro 4.733,60). Il tutto per un totale di euro 15.833,60.

Ben maggiore è stata, invece, la spesa nel 2024, allorquando sono stati conferiti 47 incarichi esterni per un totale di euro 135.949,63. Di questi incarichi, più della metà (e precisamente, 27 incarichi) hanno avuto ad oggetto il conferimento del ruolo di componente di commissioni selezionatrici[24], per una spesa di euro 17.070. A questi si aggiungono 2 incarichi come componenti di commissioni giudicatrici per un totale di euro 7.500[25]; 3 incarichi per collaudi tecnici di lavori, conferiti a soggetti diversi per una spesa complessiva di euro 75.458,03; 1 incarico per servizio di medicina sul lavoro a beneficio del personale dell'ente (euro 20.862); 1 incarico per valutazione del rischio da stress lavoro correlato (euro 4,733,60). Si segnalano altresì 10 incarichi per consulenza tecnica di parte in giudizi, tutti conferiti allo stesso professionista, per un totale di euro 5.300 (incarichi sui quali, come si dirà, è stata condotta una specifica istruttoria), nonché due incarichi di redazione atto notarile, a due diversi professionisti (per un totale di euro 5.026).

Su specifica richiesta istruttoria, l'Autorità ha dichiarato che, con riguardo alle modalità selettive

[23] Trasmessa all'Autorità portuale con nota prot. n. 12692 del 27 aprile 2023.

[24] Di questi 27 incarichi, 5 sono stati a titolo gratuito; 13 hanno ricevuto una retribuzione pari a euro 650 ciascuno, 1 incarico è stato retribuito nella misura di euro 400; 1 incarico per euro 720; 1 incarico per euro 500, 5 per euro 1.000; 1 per euro 2.000.

[25] Si tratta di un incarico per Componente esterno della commissione giudicatrice relativa alla gara per l'affidamento del servizio attinente all'architettura e all'ingegneria di direzione operativa, ispettore di cantiere e coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione (euro 2.500) ed un incarico come Commissario di ~~G~~gara nella procedura di affidamento dei Lavori di efficientamento delle infrastrutture energetiche portuali finalizzati alla creazione di una Port Grid (euro 5.000).

dei collaboratori esterni per incarichi in commissioni selezionatrici e per attività di formazione, esse sono disciplinate dal regolamento per il reclutamento e per le progressioni di carriera del personale di cui all'art. 6, co. 5, della l. n. 84 del 1994, da ultimo modificato e trasmesso in data 22 aprile 2025 al Ministero vigilante per l'approvazione.

Per quel che concerne gli affidamenti di incarichi professionali, è stata condotta una specifica istruttoria su un campione di incarichi di consulenza tecnica di parte in giudizi pendenti, e non sono emerse criticità.

4. ATTIVITÀ DI PROGRAMMAZIONE E PROGETTI PNRR

L'attività programmatoria delle Autorità di sistema portuale ruota intorno a quattro atti di indirizzo fondamentali, previsti dalla l. n. 84 del 1994, come modificata dal 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

Il Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss) costituisce il primo livello di programmazione dell'Autorità di sistema portuale. I contenuti del Dpss sono elencati all'art. 5, c. 1, della legge n. 84 del 1994, e consistono nella definizione degli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale, nell'individuazione degli ambiti portuali (intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale), nella ripartizione degli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città, nell'individuazione dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

Si tratta, in buona sostanza, di uno strumento di condivisione tra Adsp, comuni e regione interessata, degli elementi essenziali per lo sviluppo del territorio, al fine di creare le condizioni per favorire l'armonico assetto infrastrutturale dei porti del sistema e il loro miglior uso, nell'intento di amplificarne i traffici portuali.

L'*iter* di approvazione del Dpss è, dunque, articolato e condiviso tra i vari enti competenti: viene adottato dal Comitato di gestione dopo la consultazione dei comuni territorialmente interessati, l'approvazione da parte della Regione previa intesa con il Mit, una volta esaurita la procedura di Valutazione ambientale strategica (Vas).

Nel corso degli esercizi in esame è peraltro intervenuta la sentenza della Corte costituzionale n. 6 del 26 gennaio 2023, con la quale la Corte ha dichiarato costituzionalmente illegittima la procedura di approvazione del Dpss nella parte in cui non prevedeva 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.

Tanto premesso, nel corso del 2022 l'AdSP ha dato inizio al procedimento per l'adozione del Dpss. In sede di istruttoria l'ente ha riferito di avere promosso l'aggiornamento della documentazione del Dpss, attuando un confronto con l'amministrazione regionale, stante la volontà di affrontare le scelte strategiche di sviluppo in un'ottica territoriale di area vasta e in coerenza le competenze regionali in materia di governo del territorio, in funzione del raggiungimento dell'intesa necessaria ai sensi della norma nazionale così come modificata dalla citata sentenza della Corte costituzionale.

La relazione annuale sull'attività svolta nel 2023 (approvata con deliberazione del Comitato di gestione del 23 aprile 2024) dà infatti atto della circostanza che la redazione del Dpss del sistema portuale del Mare Adriatico Orientale era in corso di svolgimento, in seguito all'integrazione del porto di Monfalcone nel sistema portuale dell'Adriatico Orientale avvenuta a valle del perfezionamento dell'Accordo interistituzionale con la Regione Autonoma del Friuli-Venezia Giulia. In riscontro alla nota istruttoria della Sezione per l'esercizio 2024 l'Autorità ha riferito che "nel 2024 è stato inoltre predisposto un articolato documento ricognitivo, frutto del dialogo con l'Amministrazione regionale, con il Ministero

delle infrastrutture e con altre AdSP, in cui si sono sintetizzati i principali elementi di modifica degli ambiti portuali dei Porti di Trieste e di Monfalcone, si sono illustrati gli obiettivi di sviluppo e gli elementi per il loro aggiornamento e si è tracciata una *road map* operativa per l'adozione e l'approvazione del Dpss". In sede di istruttoria, l'Ente ha riferito che il nuovo Dpss è di prossima adozione.

4.2. Piani regolatori portuali

Al secondo livello di programmazione vi sono i piani regolatori dei singoli porti, ai quali 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, volta essenzialmente ad ampliare il porto. La variante, 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.

4.3. 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.

Il Pot 2022-2024 è stato adottato con delibera del Comitato di gestione n. 32 del 20 dicembre 2021 e revisionato, dapprima con delibera n. 27 del 20 dicembre 2023 e poi, per il 2024, con delibera del Comitato di gestione n. 19 del 17 dicembre 2024. Esso mira 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, attraverso una serie di interventi, tra i quali vi sono opere ferroviarie, opere 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*.

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

In sede istruttoria, l'Autorità ha dichiarato che nel corso del 2023 sono state realizzate le seguenti opere di manutenzione straordinaria: lavori di rimozione del materiale di riporto contenente amianto in Area *ex* Arsenale San Marco (n. progetto 1927) per un importo di euro 1.050.598; lavori di ripristino della funzionalità della radice del Molo Bersaglieri del Porto di Trieste (n. progetto 1962) per un importo di 1.015.571; intervento di protezione delle rampe di accesso agli scantinati delle palazzine Uffici di Monfalcone contro il rischio di allagamento (n. progetto 2007) per un importo di 34.582; lavori di realizzazione di due nuove bitte di ormeggio al Molo VII nel Porto di Trieste (n. 2008) per un importo di 72.031.

Nel 2024 sono state realizzate le seguenti opere di manutenzione straordinaria: lavori di installazione di pontili galleggianti e arredi presso la banchina del Porto di Monfalcone (n. progetto 1972) per un importo di 687.732,19; lavori di adeguamento e ripristino delle barriere stradali e sostituzione dei giunti di dilatazione presso la viabilità sopraelevata del Punto Franco Nuovo (n. progetto 2000) per un importo di 113.522,84; lavori di rimozione del materiale di riporto contenente amianto in Area *ex* Arsenale San Marco (n. progetto 1927) per un importo di 1.357.497,54; lavori di sistemazione della scogliera presso il terrapieno di Barcola a seguito della mareggiata di novembre 2023 (n. progetto 2020) per un importo di 36.145,94; lavori di rinnovamento e di adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Aquilinia-Wärtsilä - FreeEste (n. progetto 1890) per un importo di 5.110.466,23.

4.4. Programma triennale delle opere

La realizzazione delle opere si svolge, ai sensi dell'art. 37 d.lgs. n. 36 del 2023 (in vigore dal 1° luglio 2023) e del precedente art. 21 d.lgs. n. 50 del 2016, sulla base di una programmazione triennale e di relativi aggiornamenti annuali, nel rispetto del Piano operativo triennale e in coerenza con la programmazione di bilancio. Il Programma triennale delle opere (Pto) è compilato sulla base degli schemi-tipo predisposti dal 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 mln.

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, successivamente aggiornato con deliberazioni n. 8 del 23 maggio 2024 e n. 21 del 17 dicembre 2024, portando il costo delle opere da realizzare a euro 316,8 mln. Con deliberazione n. 3 del 27 gennaio 2025 è stato approvato dal Comitato di gestione il programma triennale dei lavori pubblici 2025-2027, prevedendo un costo delle opere da realizzare pari a euro 58,8 mln.

Alla base dell'avvicendarsi di nuovi progetti e della conseguente impennata dei costi programmati vi è l'assegnazione, con decreto del Mims n. 330 del 13 agosto 2021, di un finanziamento, per complessivi 416,5 mln, 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 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 2022-2027, quali risultano dai rispettivi aggiornamenti da ultimo approvati.

Tabella 6 - Programma triennale opere pubbliche - Quadro risorse disponibili

Tipologia risorse	Pto 2022-2024	Pto 2023-2025	Pto 2024-2026	Pto 2025-2027
Entrate con destinazione vincolata	284.418.860	375.566.680	176.455.602	14.715.694
Entrate per contrazione mutui	2.582.310	0	18.484.127	9.919.988
Entrate da capitali privati	1.861.897	0	0	900.000
Stanziamenti di bilancio	52.499.731	44.318.545	63.076.698	28.875.742
Totali	**341.362.797**	**419.885.225**	**258.016.427**	**54.411.424**

Fonte: dati Pto aggiornati

Dai dati esposti si evince la dinamica espansiva, innescata nel 2021 dai finanziamenti complementari al PNRR.

4.5. Esecuzione delle opere portuali

Nelle annualità in esame non si registrano interventi infrastrutturali giunti a compimento, mentre i lavori e servizi di manutenzione straordinaria realizzati ammontano a 5,8 mln.

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 7 – Interventi di manutenzione straordinaria ultimati nel 2023 e nel 2024

N. progetto	Descrizione intervento	Stato avanzamento lavori			Costo dell'opera
		2022	2023	2024	
1917**	Accordo quadro per gli interventi manutentivi alle apparecchiature elettromeccaniche e opere idrauliche delle stazioni di sollevamento acque reflue e degli impianti di trattamento acque meteoriche di prima pioggia del Punto Franco Nuovo del porto di Trieste per gli anni 2020 2022 - prog. AdSP 1917	26%	100%	100%	201.600
1927	Lavori di rimozione del materiale di riporto contenente amianto in area ex Arsenale San Marco nel Porto di Trieste	20%	100%	100%	1.050.598
1930**	Accordo quadro dei lavori di manutenzione stradale e asfaltatura nei porti di Trieste e Monfalcone - Prog. n. 1930	97%	100%	100%	200.353
1888*	Servizio triennale di pulizia e raccolta rifiuti nelle aree portuali comuni, comprensivo del conferimento dei rifiuti al recupero ed allo smaltimento, nell'ambito del Porto di Trieste. Anni 2020 2022	93%	100%	100%	844.965
1962	Lavori di ripristino della funzionalità della radice del Molo Bersaglieri del Porto di Trieste	95%	100%	100%	1.015.572
2007	Realizzazione di un sistema di protezione contro eventuali allagamenti nel piano scantinato della palazzina grigia di Monfalcone		100%	100%	34.582
1860	Restauro e risanamento conservativo del-la Passerella pedonale di Passeggio Sant'Andrea a Trieste		100%		382.074
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. Prog. 1907		88%	100%	1.494.611
2000	Lavori di adeguamento e ripristino delle barriere stradali e sostituzione dei giunti di dilatazione presso la viabilità sopraelevata del Punto Franco Nuovo		0%	100%	113.523
1890	Lavori di rinnovamento e di adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Acquilinia-Wärtsilä - FreeEste		93%	100%	5.110.466
1904**	Manutenzione programmata dell'infrastruttura ferroviaria dei Porti di Trieste e Monfalcone		93%	100%	2.800.000
1972	Lavori di installazione di pontili galleggianti ed arredi presso la banchina del Porto di Monfalcone		0%	100%	687.732

* Affidamenti riguardanti servizi di manutenzione.

**Accordi quadro per i quali lo stato di avanzamento indicato riguarda l'avanzamento economico (basato sugli importi contrattuali dei contratti applicativi) e temporale (validità dell'accordo)

Fonte: dati forniti dall'ente in sede istruttoria

Nella successiva tabella sono individuati i lavori e servizi di manutenzione in corso di attuazione nel 2023 e nel 2024. Tra questi si segnalano, per la rilevanza dell'importo, gli interventi compiuti nell'ambito del progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII nel Porto di Trieste, il cui stato di avanzamento dei lavori è giunto al 5 per cento nel 2024, per un costo previsto di oltre 100 mln e le Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche e industriali in zona Noghere, in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere, appena avviato nel 2024 per un importo di circa 60 mln.

Tabella 8 – Lavori e servizi di manutenzione in corso di attuazione nel 2023 e nel 2024

N. progetto	Descrizione intervento	Stato avanzamento lavori			Costo dell'opera
		2022	2023	2024	
1908	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo dei Bersaglieri del Porto di Trieste	0%	10%	12%	10.189.686
1801	Intervento di ampliamento della radice del Molo VI del Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste - Prog. n. 1801.		0%	5%	21.887.498
1909	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo VII del Porto di Trieste		0%	5%	8.297.222
1931	Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo V e Riva Traiana del Porto di Trieste		0%	5%	4.305.651
1948	Banchinamento parziale del Terminal Noghere nel Porto di Trieste, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità		0%	5%	45.037.785
1949	Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII nel Porto di Trieste		0%	5%	100.537.785
1943	Lavori di elettrificazione delle banchine della Piatta-forma logistica del Porto di Trieste		0%	5%	4.079.244
1938	Lavori di elettrificazione delle banchine del porto di Monfalcone		0%	5%	7.908.975
1976	Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche e industriali in zona Noghere, in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere		0%	1%	60.024.528
1986**	Accordo quadro per la manutenzione degli impianti idrici di proprietà e competenza dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale		0%	50%	600.410
1990**	Manutenzione programmata dell'infrastruttura ferroviaria dei Porti di Trieste e Monfalcone		0%	3%	3.400.000
1799/1	Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano di armamento portuale - Campo Marzio –TriesteRailPort- (Prima fase)		4%	55%	39.534.404
1963	Lavori di adeguamento funzionale dell'infrastruttura ferroviaria del Porto di Monfalcone		0%	95%	2.061.501

*Affidamenti riguardanti servizi di manutenzione.
** Accordi quadro per i quali lo stato di avanzamento indicato riguarda l'avanzamento economico (basato sugli importi contrattuali dei contratti applicativi) e temporale (validità dell'accordo).
Fonte: dati forniti dall'ente in sede istruttoria

Tra le opere rimaste ancora da avviare, si segnala, in particolare, l'estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste e integrazione ferroviaria, per un importo di circa 198 mln, oltre alla seconda fase dei lavori di realizzazione del nuovo *layout* del piano di armamento portuale - Campo Marzio – TriesteRailPort, del valore di 32 mln.

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

Tabella 9 – Lavori e servizi di manutenzione rimasti da avviare

N. progetto	Descrizione intervento	Stato avanzamento lavori			Costo dell'opera
		2022	2023	2024	
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 - prog. AdSP 1808	0%	0%	0%	568.737
2003	Adeguamento e riqualificazione dell'impianto di condizionamento e riscaldamento della palazzina addossata al magazzino 60		0%	0%	207.472
2009	Lavori di manutenzione straordinaria dell'impianto di riscaldamento della palazzina di via Solvay a Monfalcone		0%	0%	45.000
1999	Lavori di rifacimento parziale dei piazzali del porto di Monfalcone		0%	0%	1.350.000
1799/2	Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano di armamento portuale - Campo Marzio – TriesteRailPort- (seconda fase)		0%	0%	32.200.000
1951	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste e integrazione ferroviaria		0%	0%	198.800.000

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 2022, 2023 e 2024. Dal quadro di sintesi emerge una ripresa dei pagamenti (+156 per cento nel 2023 rispetto al 2022 e +41,9 per cento nel 2024 rispetto al 2023) con un aumento dei residui passivi nel 2023 rispetto al 2022 (+31,7 per cento) e invece una diminuzione nel 2024 rispetto al 2023 (-7,5 per cento).

Questa Corte sollecita, al riguardo, l'AdSP a proseguire e consolidare l'attività di monitoraggio in ordine alla permanenza delle ragioni di debito, anche in relazione ad opere in corso di

realizzazione, specie laddove le medesime siano più consistenti e risalenti, al fine di garantire il principio di veridicità del risultato di amministrazione e di rispettare l'obbligo dell'equilibrio del bilancio, assicurato anche da tali poste.

Tabella 10 - Spese per le infrastrutture portuali

Fonti di finanziamento	Residui passivi iniziali	Nuovi impegni	Pagamenti totali	Minori residui	Residui passivi finali
			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**
			2023		
Bilancio AdSP	10.810.960	4.554.261	4.041.500	393.642	10.930.079
Mutui e altri enti pubblici	19.154.806	0	2.761.809	0	16.392.997
Stato	68.296.042	63.504.244	25.861.270	0	105.939.016
Regione	7.603.117	0	1.476.995	0	6.126.122
Totale	**105.864.925**	**68.058.505**	**34.141.574**	**393.642**	**139.388.214**
			2024		
Bilancio AdSP	10.930.079	6.606.723	7.274.738	41.715	10.220.349
Mutui e altri enti pubblici	16.392.997	0	4.715.779	0	11.677.218
Stato	105.939.016	30.889.561	36.335.450	0	100.493.127
Regione	6.126.122	550.000	111.557	0	6.564.565
Totale	**139.388.214**	**38.046.284**	**48.437.524**	**41.715**	**128.955.258**

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

4.6. Interventi infrastrutturali relativi al PNRR

Con decreto del Mims (oggi Mit) n. 330 del 13 agosto 2021 sono stati assegnati all'AdSP del Mare Adriatico Orientale 416,5 mln 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 e 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 a valere su PNC, l'AdSP partecipa, in qualità di soggetto attuatore, alla realizzazione di cinque 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[26] (costo previsto 205,6 mln), un intervento è destinato ad eseguire i collegamenti di ultimo miglio dei *terminal* portuali esistenti nel Punto franco nuovo (per un investimento di 198,8 mln)[27] e il restante progetto riguarda la realizzazione di impianti di elettrificazione "*cold ironing*" a servizio delle banchine del Molo dei Bersaglieri del porto di Trieste per 11,7 mln.[28]Al finanziamento di detti progetti concorrono anche altre risorse (di bilancio, fondi europei e fondo opere indifferibili) per complessivi euro 22.623.943.

Nell'ambito delle risorse a valere sul PNRR, sette 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 4,7 mln; per quattro di essi ("Acquisto di trattore full-electric", "Acquisto di motoscopa elettrica", "Acquisto di navetta per trasporto persone" e "Acquisto di tre autocarri") l'AdSP risulta essere realizzatore/esecutore (importo pari a euro 470.746). Due progetti riguardano la fornitura di mezzi di trasporto elettrici e un altro progetto attiene a lavori di realizzazione di un impianto fotovoltaico, per un costo complessivo, compresi i finanziamenti da risorse proprie ed altre fonti, pari a 4,5 mln.

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 un'assegnazione di euro 508.954, 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 mln.

Nel giugno 2023, si sono aggiunti altri sette progetti finanziati dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (Mase), per complessivi 6,8 mln, di cui 5,3 a valere sul PNRR. Questi riguardano lavori di riqualificazione ed efficientamento energetico di edifici e impianti (progetti nn. 1998, 1955, 1995, 1956 e 1954), nonché la sostituzione e fornitura di mezzi di servizio elettrici (progetti nn. 1996 e 1997).

[28] 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, in luogo di un sistema di alimentazione da terra.

Nel 2024 sono stati ammessi a finanziamento sette ulteriori progetti finanziati dal PNRR, uno intitolato "PODRES - Porto digitale resiliente"[29] nell'ambito della Missione 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura), Componente 1 (Digitalizzazione innovazione e sicurezza nella PA) finalizzato al potenziamento del livello di resilienza *cyber* dei sistemi informativi per la messa in sicurezza dei dati e dei servizi dei cittadini, per un importo pari a euro 1.500.000; un altro intitolato "Sviluppo e implementazione dei servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le pubbliche amministrazioni coinvolte e la Piattaforma logistica digitale nazionale (PLN)"[30] nell'ambito della Missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile), Componente 2 (Intermodalità e logistica integrata) finalizzato a velocizzare il processo di ampliamento e di evoluzione del *Port Community System* del Porto di Venezia LogIS estendendolo anche al controllo dei processi logistici, per un importo pari a euro 1.000.000; per quanto riguarda gli altri cinque progetti nn. 1943, 1938, 1931, 1909 e 2010, essi sono stati ammessi al finanziamento PNRR con decreto Mit n. 321 del 13 dicembre 2024 per un importo complessivo pari a 35 mln, di cui 31,9 mln finanziati con risorse PNRR.

La tabella seguente sintetizza lo stato di avanzamento finanziario dei ventinove progetti in corso di attuazione (per un costo previsto di 593,8 mln), da cui risulta che, a fronte di trasferimenti pari a 410,2 mln, alla data del 31 dicembre 2025 l'AdSP ha effettuato pagamenti per 119,8 mln.

[29] Il progetto è stato approvato con determina dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale (Acn) n. 30550 del 23 settembre 2024, quale amministrazione titolare dell'intervento.

[30] Il progetto è stato approvato con decreto del Mit n. 48 del 28 febbraio 2024.

Tabella 11 – Progetti PNRR (situazione al 31 dicembre 2025)

Tipologia	N.	Denominazione	Costo previsto	Somme ricevute	Pagate	Obiettivo raggiunto
Aumento della capacità portuale	1976	Opere preparatorie zona Noghere	60.024.528	59.999.990	43.358.225	no
	1948	Banchinamento terminal Noghere e dragaggio canale di servizio	45.037.785	44.999.990	15.033.627	si
	1949	Terminal contenitori del molo VII	100.537.785	100.499.990	25.470.802	si
Collegamenti di ultimo miglio	1951	Estensione delle infrastrutture comuni del Punto franco nuovo	198.800.000	170.646.275	4.100.694	no
Elettrificazione delle banchine	1908	Molo Bersaglieri	11.723.845	8.048.760	6.567.613	si
	2010	Punto Franco Scalo Legnami	8.999.999	0	1.069.053	non presenti
	1909	Molo VII	8.639.417	8.049.990	5.319.533	si
	1931	Molo V e Riva Traiana	4.922.455	4.119.383	1.506.753	si
	1943	Piattaforma logistica porto di Trieste	4.447.670	4.069.465	773.375	si
	1938	Porto di Monfalcone	8.019.481	7.090.474	3.472.245	si
Infrastrutture energetiche non efficienti	1953	Efficientamento delle infrastrutture energetiche portuali finalizzati alla creazione di una Port Grid	15.000.000	1.176.390	6.933.778	non presenti
	1956	Riqualificazione energetica edificio via Svevo Trieste	981.085	70.990	924.454	non presenti
	1954	Efficientamento edifici ex Arsenale triestino San Marco	2.000.000	154.140	587.277	non presenti
	1955	Riqualificazione energetica edificio addossato al Magazzino 53	1.297.337	129.734	1.108.389	non presenti
	1998	Lavori di efficientamento dell'illuminazione di banchina del porto di Monfalcone	255.000	11.500	115.032	non presenti
Mezzi di trasporto elettrici	1994	Fornitura di un'imbarcazione ad idrogeno per uso ispettivo	1.916.000	196.000	4.320	non presenti

Tipologia	N.	Denominazione	Costo previsto	Somme ricevute	Pagate	Obiettivo raggiunto
		Acquisto trattore *full-electric* per movimentazione merce	298.000	10.728	107.280	non presenti
		Acquisto motoscopa elettrica	31.796	2.861	28.616	non presenti
		Acquisto navetta per trasporto persone	50.200	5.020	0	non presenti
		Acquisto tre autocarri	90.750	9.075	0	non presenti
	1993	Fornitura di un'imbarcazione elettrica per uso ispettivo	260.550	6.800	500	non presenti
	1996	Sostituzione di n. 2 mezzi adibiti al servizio navetta con mezzi elettrici	135.116	76.500	133.880	non presenti
	1997	Fornitura di n. 27 mezzi di servizio elettrici in sostituzione dell'attuale parco macchine	1.334.500	133.450	174.533	non presenti
	1952	Realizzazione infrastrutture di ricarica mezzi portuali elettrici	3.500.000	280.555	178.193	non presenti
Produzione di energia da fonti rinnovabili	1991	Impianto fotovoltaico su fabbricati nell'area del Porto di Trieste	2.320.000	212.000	1.266.445	non presenti
	1995	Impianto fotovoltaico su edifici in Monfalcone	826.565	71.875	466.528	non presenti
Dalla ricerca all'impresa		Interconnected Nord-Est Innovation Ecosystem (iNEST)	109.866.032	0	404.952	si
Cybersicurezza	2044	PODRES - Porto digitale resiliente	1.500.000	0	267.645	non presenti
Digitalizzazione della catena logistica		Sviluppo servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le P.a. coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN)	1.000.000	100.000	484.459	si
TOTALE			**593.815.896**	**410.171.935**	**119.858.201**	

Fonte: dati AdSP

Per tre dei nove progetti relativi a mezzi di trasporto elettrici, l'AdSP MAO è soggetto esecutore, mentre soggetti attuatori sono società private[31].

I tre progetti tesi ad aumentare la capacità portuale (progetti nn. 1976, 1948 e 1949) hanno raggiunto la fase dell'esecuzione; per quanto riguarda il progetto "Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche e industriali in zona Noghere - progetto n. 1976", l'Autorità in sede di istruttoria ha riferito che l'appalto concernente l'affidamento di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori è stato aggiudicato in data 28 dicembre 2023 ma che non è stato possibile ultimare i lavori entro la data prevista del 31 marzo 2024, per problematiche tecniche in corso di progettazione esecutiva; l'ente ritiene tuttavia di riuscire a collaudare l'opera entro il 2026. Analoga situazione vale per i sei progetti di elettrificazione delle banchine (*cold ironing*), che risultano in fase di esecuzione.

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 500.000 metri cubi e relative infrastrutture di servizio. Questo progetto non ha raggiunto gli obiettivi programmati e si trova ancora nella fase di pubblicazione del bando di gara. 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. L'*iter* autorizzativo dell'opera, di alta complessità tecnico/progettuale, è terminato con la determinazione motivata n. 5 del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici ricevuta in data 7 agosto 2024. A seguito della citata determinazione, l'Autorità di sistema portuale ha provveduto a adeguare il quadro economico di spesa e operato i necessari aggiornamenti progettuali. Dopo la validazione del progetto (5

[31] In dettaglio, si tratta dei seguenti progetti: acquisto trattore *full-electric* per movimentazione merce; acquisto motoscopa elettrica; acquisto navetta per trasporto persone; acquisto tre autocarri.

novembre 2024), la pubblicazione della gara di progettazione esecutiva e affidamento dei lavori è avvenuta in data 20 novembre 2024 mentre il termine di ricezione delle offerte da parte dei soggetti economici interessati è scaduto il giorno 20 dicembre 2024.

Le opere di cui al progetto in parola costituiscono gli interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste ("Adriagateway") e rappresentano una delle dieci opere strategiche nazionali di riconosciuta rilevanza/complessità e di cui all'Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021, convertito con modificazioni dalla legge n. 108 del 2021. Il progetto in esame è stato sottoposto a procedura speciale per gli interventi strategici di cui agli articoli dal 44 al 48 del d.l. n. 77 del 2021. Il mancato rispetto dell'obiettivo di aggiudicazione dei lavori al 31 dicembre 2023 è dovuto, secondo quanto riferisce l'ente, alla complessità delle opere previste in progetto e dell'*iter* autorizzativo a esse riferito. Successivamente, quindi, all'invio al Mit di varie richieste di mantenimento dei fondi assegnati per l'opera in esame, essendo ormai evidente l'impossibilità di rispettare le tempistiche di realizzazione come disposto per gli interventi complementari al PNRR dall'Allegato 1 del d.m. Mef 15 luglio 2021, l'AdSP MAO ha proposto[32] al Mit di aprire un tavolo di confronto, allargato verosimilmente anche al Mef, al fine di formalizzare il mantenimento del contributo concesso attraverso il PNC in un quadro temporale più elastico per la realizzazione dell'opera di interesse strategico, anche in considerazione dell'indispensabilità tecnica di tale intervento per il funzionamento del nuovo Molo VIII (opera in Partenariato Pubblico Privato finanziata anche attraverso il Fondo infrastrutture portuali - d.m. Mit/Mef n. 21 del 6/2/2025). Alcune proposte sulle diverse modalità di esecuzione dell'appalto sono state poi illustrate al Mit con separata nota[33]. In sede di istruttoria l'ente ha riferito di essere in attesa di riscontro da parte del Ministero.

In ordine alla realizzazione dei cinque progetti di riqualificazione energetica degli edifici, tre progetti sono nella fase dell'esecuzione e due sono nella fase di collaudo. Tutti i progetti non presentano obiettivi al 31 dicembre 2025.

Quanto ai cinque progetti relativi all'acquisto di mezzi di servizio elettrici o alimentati a idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di ricarica, quattro sono nella fase di esecuzione ed uno (progetto n. 1996) è nella fase di collaudo. Per i cinque progetti non sono previsti obiettivi al 31 dicembre 2025.

[32] Con nota n. 6190 del 24 marzo 2025.
[33] Nota n. 7303 del 7 aprile 2025.

Per quanto riguarda i cinque interventi di efficientamento delle infrastrutture energetiche portuali, tre sono nella fase di esecuzione (progetti nn. 1998, 1954 e 1953) e due nella fase di collaudo (progetti nn. 1955 e 1956). Per i cinque progetti non sono previsti obiettivi al 31 dicembre 2025.

Per quanto riguarda i progetti approvati nel 2024, "PODRES - Porto digitale resiliente" e "Sviluppo e implementazione dei servizi *Port Community System* (PCS) per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN)", risultano avviati e nella fase, rispettivamente, della stipula del contratto e nella fase dell'esecuzione; per il primo progetto non sono presenti obiettivi al 31 dicembre 2025 mentre per il secondo progetto l'ente ha dichiarato che gli obiettivi sono stati raggiunti al 31 dicembre 2025.

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 Spa (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 del 2023 è stata approvata la proroga dei termini della convenzione al 31 dicembre 2026. Inoltre, tra le misure di rafforzamento della *governance* di progetto, è stata emanata la disposizione di servizio n. 2 del 2023 di identificazione di ulteriori figure specialistiche tra i dipendenti dell'ente che partecipano prioritariamente agli adempimenti legati all'intervento.

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 e 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 e i mezzi di transito 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.[34]

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.

[34] Questo 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 2024 e 2023, si attesta, rispettivamente, a euro 59.408.005 ed euro 59.054.898 (euro 32.240.550 nel 2022). In realtà, l'AdSP gestisce beni demaniali realizzati con finanziamenti pubblici di ben più consistente valore, pari a 591,1 mln nel 2023 e 647,7 mln nel 2024, come riportato nei conti d'ordine.

Il compendio immobiliare del porto di Trieste è suddiviso in sette comprensori, tra immobili strumentali (destinati a compiti istituzionali) e immobili a reddito, dai quali l'AdSP ha ricavato canoni di locazione pari a euro 487.985 nel 2023 ed euro 442.563 nel 2024 (euro 446.499 nel 2022 ed 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. 624 in data 12 dicembre 2022 per l'annualità 2023. Con la deliberazione n. 472 del 2023 si è invece proceduto all'aggiornamento per il 2024 dei canoni di locazione per i beni di entrambi i Porti di Trieste e Monfalcone. Dal rendiconto 2023, risulta che a gennaio 2023 l'AdSP ha rilevato con atto di compravendita da COSELAG, Edison e Coop Alleanza 3.0 alcuni terreni dismessi per circa 350.000 mq in località Noghere, nel territorio comunale di Muggia per un valore complessivo di euro 26.914.420.

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, euro 1.885.273 nel 2023 ed euro 1.714.035 nel 2024 (+20,3 per cento 2023 su 2022 e -9,1 per cento 2024 su 2023). 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 e 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 e il relativo affidamento in concessione delle operazioni e dei servizi portuali[35] 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"

[35] 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.

e, con decreto n. 1767 del 27 dicembre 2023, il "Regolamento concessioni e canoni demaniali per il Porto di Monfalcone"[36].

Il regolamento di cui al citato decreto interministeriale n. 202 del 2022, in vigore negli esercizi in esame, prevede che il bando o l'avviso pubblico per la presentazione delle istanze sia pubblicato *on-line* per almeno trenta giorni (in luogo dei venti giorni previsti dalla previgente disciplina) e introduce limiti all'attribuzione del punteggio relativo alla variazione in aumento del canone demaniale.

In base al suddetto regolamento 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 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 deve 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 cinque 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 2022, del 2023 e del 2024, suddivise per funzioni e categorie, con separata evidenza dei dati previsionali dei canoni concessori di competenza di entrambi gli esercizi.

[36] 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.

Tabella 12 - Concessioni e canoni demaniali - porto di Trieste

FUNZIONI	CATEGORIE	CONCESSIONI (numero)			CANONI 2022 (euro)	CANONI 2023 (euro)	CANONI 2024 (euro)
		2022	2023	2024			
COMMERCIALE		**182**	**187**	**184**	**9.846.955**	**13.216.953**	**12.868.374**
	Terminal operators	25	28	25	7.559.002	10.219.098	9.835.889
	Attività commerciali	131	129	130	1.184.807	1.774.715	2.111.762
	Magazzini portuali	26	30	29	1.103.146	1.223.140	920.723
SERVIZIO PASSEGGERI		**2**	**2**	**2**	**1.181.999**	**1.479.858**	**1.387.965**
INDUSTRIALE		**24**	**24**	**25**	**3.569.635**	**2.457.541**	**2.252.809**
	Attività industriali	2	2	2	1.746.046	176.275	64.674
	Impianto fotovoltaico	1	1	1	347.701	435.148	415.566
	Depositi costieri	4	4	5	1.238.525	1.550.015	1.489.734
	Cantieristica	17	17	17	237.363	296.103	282.835
TURISTICA E DA DIPORTO		**59**	**59**	**61**	**556.924**	**694.094**	**663.923**
	Attività turistico ricreative	24	24	25	141.111	176.723	176.598
	Nautica da diporto	35	35	36	415.813	517.371	487.325
PESCHERECCIA		**5**	**4**	**4**	**126.871**	**155.402**	**148.409**
INTERESSE GENERALE		**57**	**56**	**58**	**980.508**	**1.283.894**	**1.244.154**
	Servizi tecnico nautici	20	19	19	224.075	319.211	314.119
	Infrastrutture	35	36	38	750.944	957.928	923.584
	Imprese esecutrici di opere	2	1	1	5.489	6.755	6.451
VARIE		**31**	**31**	**27**	**126.965**	**166.810**	**150.917**
TOTALE GENERALE		**360**	**363**	**361**	**16.389.858**	**19.454.551**	**18.716.550**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Per il porto di Trieste, i dati esposti nella tabella che precede mostrano una situazione relativamente stabile. I migliori risultati sono registrati nel settore commerciale, con il parziale recupero dei magazzini portuali, e nei servizi tecnico-nautici, confermando il *trend* 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 13 - Concessioni e canoni demaniali - porto di Monfalcone

FUNZIONI	CATEGORIE	CONCESSIONI (numero)			CANONI 2022 (euro)	CANONI 2023 (euro)	CANONI 2024 (euro)
		2022	2023	2024			
COMMERCIALE		**10**	**8**	**6**	**717.702**	**904.752**	**827.897**
	Terminal operators	10	7	6	717.702	870.263	827.897
	Attività commerciali	0	1	0	0	34.489	0
	Magazzini portuali	0	0	0	0	0	0
SERVIZIO PASSEGGERI		**1**	**1**	**0**	**6.165**	**10.674**	**0**
INDUSTRIALE		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Attività industriali	0	0	0	0	0	0
	Impianto fotovoltaico	0	0	0	0	0	0
	Depositi costieri	0	0	0	0	0	0
	Cantieristica	0	0	0	0	0	0
TURISTICA E DA DIPORTO		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Attività turistico ricreative	0	0	0	0	0	0
	Nautica da diporto	0	0	0	0	0	0
PESCHERECCIA		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
INTERESSE GENERALE		**6**	**6**	**6**	**25.607**	**32.198**	**30.749**
	Servizi tecnico nautici	1	1	1	2.699	3.378	3.226
	Infrastrutture	5	5	5	22.908	28.820	27.523
	Imprese esecutrici di opere	0	0	0	0	0	0
VARIE		**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTALE GENERALE		**17**	**15**	**12**	**749.474**	**947.624**	**858.646**

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, e un aumento della capacità di accertamento e riscossione negli esercizi considerati, sebbene le riscossioni restino pur sempre molto basse.

Tabella 14 - Canoni demaniali - Accertamenti e riscossioni bilanci 2019-2024

Esercizio	Accertamenti per canoni	Entrate correnti	Incidenza %	Riscossioni di competenza per canoni	Incidenza %
	(a)	(b)	a/b	(c)	c/a
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
2023	22.899.856	74.072.901	30,9	4.350.432	19,0
2024	22.404.743	74.172.929	30,2	3.576.397	16,0

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 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[37].

5.3. Traffico portuale

Dopo la battuta d'arresto prodotta dalla pandemia da Covid-19, il traffico portuale aveva mostrato di segnali di recupero, grazie alla crescita di comparti quali i traffici intermodali e del carico generale, mentre il comparto energetico-industriale aveva risentito del rallentamento delle attività industriali del centro Europa.

[37] 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 afferenti alle aree e i manufatti utilizzati esclusivamente per il deposito di legname;
4) riduzione del 37 per cento della misura dei canoni demaniali per i magazzini portuali utilizzati per il deposito di caffè crudo.

Per quanto riguarda il porto di Trieste, nel 2023 si è invece registrato un calo generalizzato in tutti i comparti del traffico industriale e commerciale, oltre che per via della persistente contrazione delle attività industriali nei paesi del centro Europa (in specie Germania, Austria e Repubblica Ceca, serviti dall'oleodotto transalpino), anche per la situazione politico-economica turca, per la crisi medio orientale di dovuta al conflitto Israele/Hamas, nonché per via del calo congiunturale delle importazioni da parte della Germania.

Per quanto riguarda il porto di Monfalcone che nel 2022 aveva già in gran parte recuperato la rilevante contrazione del biennio 2020-2021, nel 2023 segna una lieve flessione (- 0,38 per cento) dovuta essenzialmente al calo delle rinfuse solide, in particolare del carbone per la centrale termoelettrica in corso di riconversione a gas (-58,68 per cento), mentre i prodotti metallurgici da e per le aziende produttive regionali registrano un significativo incremento (+11,76 per cento), così come il comparto delle merci varie (+9,40 per cento).

Il porto di Trieste segna in chiusura di 2024 una crescita del +7 per cento nel traffico complessivo rispetto all'anno precedente (59.561.094 tonnellate di merce movimentata), trainata dalla *performance* delle rinfuse liquide che, da sole, registrano una crescita dello +11 per cento, a cui si lega una lieve crescita del comparto delle merci varie (+2 per cento).

Positivo il dato dei passeggeri crocieristi, ampiamente sopra alle 500.000 unità nel 2024 (+7 per cento di crescita rispetto al 2023).

Alla luce delle *performance* dei porti singolarmente considerati, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale registra nel 2024 una crescita nella movimentazione complessiva del +6 per cento rispetto al 2023.

A livello di traffico complessivo, il sistema del Mare Adriatico Orientale registra una diminuzione del 3,2 per cento nel settore merci, del 3,1 per cento nel settore *container* e nei passeggeri di linea (-9,1 per cento).

Per una più chiara visione dei diversi andamenti, le tabelle seguenti illustrano, per il triennio 2022–2024, la movimentazione delle merci e dei passeggeri nei porti di Trieste e Monfalcone e nel complesso del sistema portuale.

Tabella 15 - Traffico porto di Trieste

	2022	2023	Var. %	2024	Var. %
MERCI(tonnellate)					
Rinfuse liquide	37.882.282	37.345.812	-1,4	41.261.754	10,5
Rinfuse solide	649.718	443.811	-31,7	121.052	-72,7
Merci varie	19.060.813	17.835.297	-6,4	18.178.288	1,9
Totale Merci	**57.592.813**	**55.624.920**	**-3,4**	**59.561.094**	**7,1**
N. Container TEU movimentati	877.805	852.195	-2,9	842.198	-1,2
di cui pieni	*646.515*	*584.845*	-9,5	*608.658*	*4,1*
N. Passeggeri di linea	11.427	10.371	-9,2	0	
N. Croceristi	330.359	468.599	41,8	504.804	7,7

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 16 - Traffico porto di Monfalcone

	2022	2023	Var. %	2024	Var. %
MERCI (tonnellate)					
Rinfuse liquide	0	0	0	1.149	100
Rinfuse solide	3.097.122	3.012.125	-2,7	2.861.448	-5,0
Merci varie	747.367	817.596	9,4	724.185	-11,4
Totale Merci	**3.844.489**	**3.829.721**	**-0,4**	**3.586.782**	**-6,3**
N. Container TEU movimentati	1.961	421	-78,5	333	-20,9
di cui pieni	*1.083*	*190*	*-82,5*	*179*	*-5,8*
N. Passeggeri di linea	29	37	27,6	27	-27
N. Croceristi	71.926	63.456	-11,8	0	-100

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 17 - Totale traffico portuale AdSP

	2022	2023	Var. %	2024	Var. %
MERCI (tonnellate)					
Rinfuse liquide	37.882.282	37.345.812	-1,4	41.262.903	10,5
Rinfuse solide	3.746.840	3.455.936	-7,8	2.982.500	-13,7
Merci varie	19.808.180	18.652.893	-5,8	18.902.473	1,3
Totale Merci	**61.437.302**	**59.454.641**	**-3,2**	**63.147.876**	**6,2**
N. Container TEU movimentati	879.766	852.616	-3,1	842.531	-1,2
di cui pieni	*647.598*	*585.035*	**-9,7**	*608.837*	*4,1*
N. Passeggeri di linea	11.456	10.408	-9,1	27	-99,7
N. Croceristi	402.285	532.055	32,3	504.804	-5,1

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, anteriormente all'entrata in vigore del codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. n. 36 del 31 marzo 2023, l'AdSP operava 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).

Il d.lgs. n. 36 del 31 marzo 2023 (nuovo codice dei contratti pubblici), ha tuttavia abrogato il d.lgs. n. 50 del 2016, entrando in vigore nel corso dell'esercizio 2023 (per i nuovi bandi le

relative disposizioni sono divenute pienamente efficaci dal 1° luglio 2023).

L'ente ha quindi adottato, con deliberazione del Commissario straordinario n. 1228 del 2024, un nuovo regolamento per l'affidamento di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria.

Con riferimento alle principali procedure competitive attivate nel 2023, in esito ad istanza istruttoria l'Ente ha riferito che sono state bandite le seguenti aventi rilevante impatto economico sul bilancio:

- procedura aperta finalizzata alla sottoscrizione di un accordo quadro per l'esecuzione degli interventi di manutenzione programmata dell'infrastruttura ferroviaria dei Porti di Trieste e Monfalcone - Prog. 1990 – CIG 99144742C5 (importo a base d'asta euro 3.033.384,00);
- procedura aperta *ex* art. 71 d.lgs. n. 36 del 2023 per l'affidamento del servizio di progettazione esecutiva e successiva realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine del porto di Monfalcone, progetto n. 1938. CIG A0141EFBD2 - CUP C49J21033120001 (importo a base d'asta euro 6.560.515,29);
- procedura aperta *ex* art. 71 d.lgs. n. 36 del 2023 per l'affidamento del servizio di progettazione esecutiva e successiva realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine della Piattaforma logistica del Porto di Trieste. Progetto n. 1943. CIG A01433BDCB – CUP C99J21020720001 (importo a base d'asta euro 3.044.904,16);
- procedura ristretta *ex* art. 61 d.lgs. n. 36 del 2023 per l'affidamento dell'intervento di ampliamento della radice del Molo VI del Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste. Progetto n. 1801. CIG 9633904514 – CUP C94B15000160005. (importo a base d'asta euro 17.024.868,19);
- procedura ristretta *ex* art. 61 d.lgs. n. 36 del 2023 per l'affidamento del servizio di progettazione definitivo-esecutiva e successiva realizzazione delle "Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche e industriali in zona Noghere (Trieste), anche in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere". Progetto n. 1976. CIG 9914256EDB – CUP I64E21001980001 (importo a base d'asta euro 18.043.094,46);
- procedura ristretta *ex* art. 61 d.lgs. n. 36 del 2023 per l'affidamento del servizio di progettazione definitivo-esecutiva e successiva realizzazione dei componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII nel Porto di Trieste. Progetto n. 1949. CIG 98940582F4 – CUP C94E21000270001 (importo a base d'asta euro 90.940.025,8);

- procedura ristretta *ex* art. 61 d.lgs. n. 36 del 2023 per l'affidamento del servizio di progettazione definitivo-esecutiva e successiva realizzazione dei lavori di banchinamento parziale del terminal Noghere (Fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità. Progetto n. 1948. CIG 9892311149 – CUP C64E21000440001 (importo a base d'asta euro 48.953.473,78).

Nel corso dell'anno 2024, invece, sono state bandite le seguenti procedure aventi rilevante impatto economico sul bilancio dell'Ente:

- lavori di efficientamento delle infrastrutture energetiche portuali finalizzati alla creazione di una Port Grid (importo a base d'asta euro 12.738.613,27);
- procedura di gara a doppio oggetto per la scelta del socio privato della costituenda società mista "PCS Newco Srl" (importo a base d'asta euro 6.000.000).

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi al numero di contratti stipulati nel 2023 ai sensi del d.lgs. n. 50 del 2016, all'importo aggiudicato, all'importo della spesa sostenuta. Dai dati emerge, in particolare, la misura significativamente ridotta degli acquisti mediante strumenti centralizzati (convenzioni Consip, Mepa e Regione Friuli-Venezia Giulia[38]). Gli acquisti tramite strumenti *extra* Consip e Mepa sono n. 90 su 100. Per quanto riguarda le tipologie di procedure, prevalgono gli affidamenti diretti (n. 83) per un importo aggiudicato pari a euro 3.081.854 e spese sostenute pari a euro 1.060.492; seguono le procedure aperte (n. 6) per un importo aggiudicato pari a euro 7.434.204 e le procedure ristrette (n. 5) per un importo di aggiudicazione pari a euro 149.172.359. Considerato il rilevante ricorso ad affidamenti diretti senza pubblicazione di bando, la maggior parte dei quali *extra* Consip e Mepa, si raccomanda all'Autorità il rispetto del principio di rotazione negli stessi e di avvalersi maggiormente – ove possibile - delle procedure di acquisto di beni e servizi messe a disposizione da Consip e Mepa, onde ottenere prezzi competitivi grazie all'aggregazione degli acquisti. Si raccomanda, altresì, il puntuale rispetto dei requisiti previsti per poter procedere ad affidamento diretto e si invita l'organo di controllo interno ala puntuale osservanza del quadro normativo di riferimento.

Per quanto riguarda il 2024, le procedure di affidamento sono riportate nella tabella n. 18.

[38] 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.

Tabella 18 – Procedure di affidamento e spesa sostenuta nell'anno 2023

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d.lgs. n. 50/2016)	Numero contratti	Di cui			Importo aggiudicazione esclusi oneri di legge	Spese sostenute nell'esercizio in esame
		Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa		
Procedura aperta (art. 60)	6	-	-	6	7.434.204	-
Procedure ristrette (art. 61)	5	-	-	5	149.172.359	-
Procedura competitiva con negoziazione (art. 62)						
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 63)	5	-		5	1.566.561	4.829
Procedura negoziata						
Dialogo competitivo (art. 64)						
Partenariato per l'innovazione (art. 65)						
Affidamento diretto (art. 36, comma 2 lett. a)	83	-	10	73	3.081.854	1.060.492
Affidamento diretto previo confronto di più offerte economiche (art. 36, comma 2 lett. a)	1	-	-	1	14.321	16.471
TOTALE	**100**	**-**	**10**	**90**	**161.269.299**	**1.081.792**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 19 – Procedure di affidamento e spesa sostenuta nell'anno 2024

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d.lgs. n. 36/2023)	Numero contratti	Di cui			Importo aggiudicazione esclusi oneri di legge	Spese sostenute nell'esercizio in esame
		Utilizzo Consip	Utilizzo Mepa	Extra Consip e Mepa		
Procedura aperta (art. 71)	10	-		10	16.400.252	-
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 76)	1	-			570.952	
Accordo quadro (art. 59)	1				989.138	
Lavori-Affidamento diretto senza consultazione (art. 50, comma 1, lett. a) <150.000	7	-			608.713	
Lavori-Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 5 operatori (art. 50, comma 1, lett. c) >-150.000-1 mln	5				2.047.388	
Lavori-Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 10 operatori (art. 50, comma 1, lett. d) >-1 mln-soglie UE	2				1.921.694	
Forniture e servizi-Affidamento di-retto senza consultazione (art. 50, comma 1, lett. b) <140.000	101				5.091.669	
Altro	4				9.060.751	
TOTALE	**131**			**10**	**36.690.557**	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Al dichiarato fine di attuare una più efficiente gestione dei procedimenti amministrativi e 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 alle attività economiche di competenza dell'AdSP[39]. 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

[39] 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.

stabilmente svolgono un'attività professionale all'interno della *port facility* o a bordo delle navi[40].

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 (ora Mit) 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 ventuno[41] processi autorizzativi da esso gestiti, il rispetto dei tempi, fino al rilascio dell'atto conclusivo.

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 deliberazione n. 1206 del 12 novembre 2024, il Commissario straordinario ha adottato il Piano di revisione ordinaria delle partecipazioni alla data del 31 dicembre 2023, dalla cui ricognizione risultano invariate le partecipazioni societarie detenute nei confronti di–sette società, di cui una, quella nella società Adriafer Rail Services Srl, detenuta indirettamente tramite la società Adriafer Srl. Anche alla data del 31 dicembre 2023 l'AdSP deteneva due partecipazioni indirette in altrettante società (Adria Intermodale Srl – 33,33 per cento - tramite Alpe Adria Spa.; Interporto Cervignano del Friuli Spa. – 11,03 per cento - tramite Interporto di Trieste Spa).

Il valore totale di bilancio al 31 dicembre 2023 delle sei partecipazioni societarie e di tre consorzi partecipati dall'AdSP è pari a euro 16.504.457.

Con deliberazione n. 7 del 17 dicembre 2025, il Presidente ha adottato il piano di revisione ordinaria delle partecipazioni al 31 dicembre 2024, dalla cui ricognizione risultano invariate le

[40] 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.

[41] Conseguentemente alla modifica al regolamento SUA approvata con delibera comitato di gestione n. 6 del 27 aprile 2023, che ha incluso la procedura relativa ai "*background check*", le tipologie di procedimento gestite dal SUA sono ventuno e non più 20, come indicato nel precedente referto. Esse sono indicate all'art. 13 del regolamento.

partecipazioni societarie detenute nei confronti delle sette società di cui una, quella nella società Adriafer Rail Services Srl, detenuta indirettamente tramite la società Adriafer Srl. Alla data del 31 dicembre 2024 l'AdSP continuava a detenere due partecipazioni indirette in altrettante società (Adria Intermodale Srl –33,33 per cento - tramite Alpe Adria Spa.; Interporto Cervignano del Friuli Spa. –11,03 per cento - tramite Interporto di Trieste Spa).

Il valore totale di bilancio al 31 dicembre 2024 delle sei partecipazioni societarie e di tre consorzi partecipati dall'AdSP è pari a euro 18.091. Si evidenzia, inoltre, che con nota del 27 febbraio 2025, l'AdSP ha trasmesso alla Corte dei conti l'atto deliberativo n. 1057/2025 di costituzione della società mista "PCS Newco Srl" in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 5, commi 3 e 4 del d.lgs. n. 175 del 2016 e s.m.i.. La deliberazione ha ad oggetto la "Procedura di gara a doppio oggetto per la scelta del socio privato della costituenda società mista "PCS Newco Srl" - Costituzione della società".

Con deliberazione n. 40 dell'8 aprile 2025, questa Sezione ha espresso parere negativo alla costituzione della suindicata società per il mancato assolvimento dell'onere motivazionale imposto dall'art. 5 del Tusp.

Di seguito si forniscono sommarie informazioni sulle società partecipate dall'AdSP alla data del 31 dicembre 2023 e del 31 dicembre 2024, con accenni alle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente.

Adriafer Srl 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, dunque in essere negli esercizi in esame. In virtù di una convenzione sottoscritta con l'AdSP in data 17 dicembre 2019, Adriafer Srl è stata titolare anche del diritto di uso esclusivo, come gestore unico, dei binari all'interno del comprensorio di Trieste fino al 25 novembre 2023. La società è stata nominata quale GU (Gestore Unico) durante l'adunanza dell'Assemblea comprensoriale tenutasi in data 2 febbraio 2023, in occasione della quale le è stato affidato l'incarico di GU per il comprensorio dei Porti di Trieste e Monfalcone e logistiche collegate per una durata di cinque anni, con scadenza al 6 febbraio 2028.

L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, con propria delibera n. 424/2023 di data 27 ottobre 2023 ha individuato il servizio di "manovra ferroviaria" tra il novero dei

servizi di interesse generale; ambito nel quale Adriafer Srl offre il servizio di movimentazione ferroviaria all'utenza del sistema portuale. Si rappresenta altresì che la società Adriafer Srl detiene la licenza per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario, valida a far data dal 3 febbraio 2014, di cui l'ultimo aggiornamento risale al 21 marzo 2022. Tale licenza è priva di scadenza temporale. La succitata società detiene inoltre il certificato di sicurezza unico rilasciato dall'ERA (*European Union Agency for Railways*) attualmente in corso di validità con scadenza il 5 luglio 2027. Per statuto, la Società estende la propria attività anche allo sviluppo dei nodi ferroviari intermodali regionali e 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 Srl a costituire una nuova società a partecipazione totalitaria, denominata "Adriafer Rail Services Srl", 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 Srl 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 Srl 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 Srl 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 Srl, il 2024 ha chiuso con una perdita di euro 1.518.939 mentre il 2023 con un utile di euro 50.962 (euro 75.756 nel 2022 ed euro 66.348 euro nel 2021); il fatturato medio della società si attesta a 14,3 mln nel 2024 e 14,9 mln nel 2023 (12,3 mln nel 2022) e il patrimonio netto a euro 1.492.539 nel 2024 e 3.011.478 nel 2023; le risorse umane in servizio a tempo indeterminato al 31 dicembre 2024 ammontano a 134 e nel 2023 a 129 unità (120 unità

nel 2022, 97 unità nel 2021 e 93 unità nel 2020) per un costo di 9,1 mln nel 2024 e 8,6 mln nel 2023 (7,2 mln nel 2022); gli oneri complessivi a carico dell'AdSP ammontano a euro 391.123 nel 2024 e 424.248 nel 2023, quale rateo di un aumento di capitale deliberato in precedenza (euro 300.000 nel 2022 ed euro 608.000 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 Cda, fino ad un massimo di euro 140.000 annui, da distribuire tra i consiglieri in ragione delle deleghe assegnate.

Porto di Trieste Servizi Srl 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 e altri servizi di supporto in ambito portuale e retroportuale.

Porto Trieste Servizi realizza un fatturato di 13,02 mln nel 2024 e 12,4 mln nel 2023 (11,9 mln nel 2022) ed ha chiuso il bilancio 2024 con un utile di 39.685 e nel 2023 di euro 25.711 (euro 11.878 nel 2022, euro 8.974 nel 2021); il numero medio dei dipendenti in servizio nel 2024 ammonta a 125 unità e nel 2023 a 116 unità (109 unità nel 2022, 110 unità nel 2021 e 73 unità nel 2020) per un costo di 9,4 mln nel 2024 e 8,6 mln nel 2023; gli oneri complessivi a carico dell'AdSP per la prestazione *in house* di servizi portuali in favore dell'AdSP ammontano a 14,6 mln nel 2024 e 14,5 mln nel 2023 (12,2 mln nel 2022, 17,2 mln nel 2021 e 14,2 mln nel 2020).

Trieste Terminal Passeggeri Spa 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 2024 e 2023, la società ha realizzato, rispettivamente, un fatturato di 12,9 mln e 14,8 mln (15,5 mln nel 2022 e 7,6 mln nel 2021) ed ha chiuso l'esercizio con un utile di euro 3.698.020 nel 2024 e 4.288.654 nel 2023 (euro 4.430.285 nel 2022 a fronte di un utile pari a 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 2024 risultano pari a 13 unità (14 unità nel 2023, come nel triennio precedente) per un costo di euro 726.000 nel 2024 e 664.000 nel 2023 (691.000 nel 2022.

L'**Agenzia per il lavoro nel porto di Trieste Srl (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 2024 e nel 2023, la società ha realizzato un fatturato, rispettivamente di 11,9 mln e di 11,1 mln (11,2 mln nel 2022 e 10,4 mln nel 2021) e il bilancio risulta in utile per euro 21.308 nel 2024 e 21.716 nel 2023 (euro 12.801 nel 2022, 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 2024 risultano pari a 201 e 214 unità nel 2023 (211 unità nel 2022 e 199 unità nel 2021 e 2020), per un costo di 10,3 mln nel 2024 e 9,5 mln nel 2023(9,7 mln nel 2022). Gli oneri complessivi a carico dell'AdSP *ex* art. 17, co. 15-bis, l. n. 84 del 1994 ammontano a euro 738.195 nel 2024 e 1.521.818 nel 2023 (euro 426.189 nel 2022, 1,3 mln nel 2021 e nel 2020).

Alpe Adria Spa. 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 euro 40.000). 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 Srl**, che ha chiuso l'esercizio 2024 con un utile di 9.568 e il 2023 con un utile di euro 21.221 (euro 63.442 nel 2022, euro 239 nel 2021 ed euro 15.194 nel 2020); gli oneri complessivi a carico dell'AdSP per deposito cauzionale ammontano a euro 7.500 nel 2024 e 8.067 nel 2023 (euro 7.500 nel 2022, 2021 e nel 2020).

Nel 2024, Alpe Adria Spa. ha realizzato un fatturato di 106,3 mln e nel 2023 di 103 mln (96 mln nel 2022) ed ha chiuso l'esercizio con un utile di euro 180.908 nel 2024 e 292.618 nel 2023 (euro

317.840 nel 2022, euro 234.459 nel 2021 ed euro 315.842 nel 2020); le risorse umane in servizio al 31 dicembre 2024 risultano pari a 11 unità (di cui un dirigente) mentre al 31 dicembre 2023 risultano pari a 10 unità (di cui un dirigente), 9 unità nel 2022 e 7 unità nel 2021 e 2020) per un costo di euro 749.446 (euro 644.079 nel 2022 e 0,5 mln nel 2021); gli oneri complessivi a carico dell'AdSP per contributi allo sviluppo dei servizi logistici ammontano a 9,5 mln nel 2024 e 9 mln nel 2023 e nel 2022 (10 mln nel 2021 e nel 2020).

Interporto di Trieste Spa. 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 mln.

Tramite detta società, l'AdSP detiene una partecipazione indiretta del 11,03 per cento in **Interporto Cervignano del Friuli Spa.**, che ha chiuso l'esercizio 2023 con un utile di euro 455.473 (euro 323.384 nel 2022, euro 230.925 nel 2021 e di un disavanzo di euro 47.221 realizzato nel 2020).

Interporto di Trieste Spa. ha realizzato nel 2024 un fatturato di 12,3 mln e nel 2023 di 10,7 mln (9,2 mln nel 2022, 7,9 mln nel 2021 e nel 2020) ed ha chiuso l'esercizio con un utile di euro 421.656 nel 2024 ed euro 441.502 nel 2023 (euro 368.744 nel 2022, euro 73.024 nel 2021 ed euro 41.141 nel 2020); le risorse umane in servizio al 31 dicembre 2024 risultano pari a 38 unità e 37 unità nel 2023 e nel 2022 (39 unità nel 2021 e 40 unità nel 2020), per un costo di euro 2.325.940 nel 2024 ed euro 2.101.899 nel 2023 (euro 2.150.310 nel 2022); gli oneri complessivi a carico dell'AdSP per locazioni passive e utenze connesse ammontano a euro 219.735 nel 2024 ed euro 1.593.987 nel 2023 (euro 298.002 nel 2022, euro 406.479 nel 2021 ed euro 389.739 nel 2020).

Con riferimento alla partecipazione nella Fiera di Trieste Spa., 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 Spa, 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[42].

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 Srl per piccoli interventi di manutenzione ordinaria degli immobili[43]. Il bilancio 2024 ha chiuso con un utile di euro 361.479 ed euro 344.099 nel 2023 (euro 271.360 nel 2022, euro 421.073 nel 2021 ed euro 120.220 nel 2020); gli oneri complessivi a carico dell'AdSP al 31 dicembre 2024 ammontano a euro 567.154 mentre al 31 dicembre 2023, per l'avvio delle azioni finalizzate allo sviluppo delle aree retroportuali di Trieste ammontano a euro 590.633 (euro 9.913 nel 2022, 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 senza oneri a carico dell'Autorità al 31 dicembre 2023 (con oneri a carico del bilancio 2021) mentre al 31 dicembre 2024 gli oneri a carico dell'Autorità ammontano a euro 51.100. Il bilancio 2024 ha chiuso con un utile di euro 12.666 mentre nel 2023 ha chiuso con un utile di euro 76.746 (euro 37.030 nel 2022 ed 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).

---

[42] 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.

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

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

Dei dodici giudizi ancora pendenti davanti al giudice del lavoro nel 2024 (tredici giudizi pendenti nel 2023), uno di questi risulta definito, con sentenza favorevole all'AdSP (è stato però proposto appello contro la sentenza).

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 mln, 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. Nel 2023 l'importo stanziato è stato pari a euro 3.000.000, con un fondo di riserva di euro 400.000, a fronte di impegni di spesa pari a euro 3.093.895, mentre nel 2024 l'importo stanziato è stato pari a euro 2.100.000, con un fondo di riserva di euro 400.000.

Per questi giudizi, il Rendiconto finanziario gestionale del 2024 riporta separatamente, tra gli oneri per acquisto di servizi, impegni per spese legali e giudiziarie pari a euro 100.894 (euro 117.497 nel 2023, euro 140.422 nel 2022).

Si rammenta che nel referto sull'esercizio 2022 si dava atto di una condanna al risarcimento danni per 3,2 mln. Considerato che la maggior parte dei contenziosi giuslavoristici dell'ente ha ad oggetto richieste risarcitorie per patologie e decessi asbesto-correlati, si raccomanda di assicurare che gli stanziamenti siano sempre adeguati rispetto ai rischi di soccombenza.

Si rileva l'utilità, a tali fini, di fornire in nota integrativa una stima del *petitum* del contenzioso pendente aggiornata per ogni esercizio, onde consentire *in primis* all'Ente stesso la verifica della adeguatezza dell'accantonamento.

Quanto al Fondo rischi e oneri, previsto a copertura degli eventuali oneri di soccombenza nei

detti giudizi, la quota di accantonamento per l'anno 2024 è stata di euro 5.327.185 ed euro 2.068.000 nel 2023 (euro 3.100.000 nel 2022). Nel 2024, sono stati prelevati dal fondo euro 1.096.333 ed euro 3.039.934 nel 2023 (euro 2.292.292 nel 2022) e al termine dell'esercizio 2024, grazie alla nuova quota di accantonamento di euro 1.000.000 (euro 2.007.934 nel 2023), il fondo risulta dunque ricostituito in euro 5.327.185 (euro 2.068.000 nel 2023). Inoltre, nell'ambito del fondo rischi e oneri, è stato previsto l'accantonamento al Fondo rischi per eventuale rimborso ai concessionari demaniali marittime per l'anno 2023 in conseguenza della sentenza del Tar n. 13 del 2025 che ha annullato il decreto del direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne del Mit del 30 dicembre 2022, recante aggiornamenti relativi all'anno 2023 delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime", per avere impiegato un indice statistico non contemplato dalla norma primaria.

Risultano ancora pendenti al 31 dicembre 2024 due contenziosi con l'Agenzia delle entrate, uno davanti alla Commissione tributaria provinciale (valore della causa pari a euro 206.000) e uno davanti alla Commissione tributaria regionale (in primo grado la sentenza è stata favorevole per l'Autorità) per un valore di euro 8.431.134. Al 31 dicembre 2023 invece, il contenzioso con l'Agenzia delle entrate risultava più consistente (per complessivi dodici giudizi pendenti), anche se le sentenze di primo e di secondo grado relative a nove giudizi pendenti sono risultate, favorevoli all'Autorità, mentre quattro giudizi erano pendenti innanzi alle Commissioni tributarie provinciali.

6. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

I rendiconti generali 2024 e 2023 sono stati adottati dal Comitato di gestione, rispettivamente, con delibera n. 6 del 29 aprile 2025 e con delibera n. 3 del 23 aprile 2024, previo parere favorevole dell'Organismo di partenariato della risorsa mare (parere del 29 aprile 2025 per il rendiconto 2024 e parere 23 aprile 2024 per il rendiconto 2023) nonché del Collegio dei revisori dei conti (parere 17 aprile 2025 per il rendiconto 2024 e parere 18 aprile 2024 per il rendiconto 2023). Sono quindi stati approvati, con raccomandazioni, dal Mit con nota n. 11144 del 1°ottobre 2025 e n. 18226 del 21 giugno 2024, 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 e ai criteri provvisoriamente in vigore dettati dal regolamento di amministrazione e contabilità adottato dalla soppressa Autorità portuale di Trieste con delibera del Comitato Portuale n. 16 del 26 giugno 2007, successivamente modificato e integrato per recepire le sopravvenienze normative.

Relativamente ai rilievi formulati da questa Sezione nel referto inerente all'esercizio 2022, la nota Mit di approvazione del rendiconto 2024 ha precisato che 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 Mit ha quindi affermato che "è cruciale, in tal senso, l'adozione del nuovo regolamento di amministrazione e contabilità e l'implementazione di una contabilità integrata per centri di costo e di un sistema adeguato di indicatori di risultato, per migliorare la gestione e le decisioni". Per quanto riguarda invece il rendiconto 2023, il Mit aveva raccomandato all'Autorità di proseguire nell'azione di accertamento dei residui, al fine di una maggiore riduzione.

Le voci del piano dei conti, previste dal d.p.r. n. 132 del 4 ottobre 2013, 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.

Nel rendiconto 2024 si dà atto di un tempo medio di pagamento delle fatture pari a 18,47 giorni di anticipo rispetto alla scadenza (nel 2023 era di 24,36 giorni di anticipo rispetto alla scadenza).

In ossequio alle disposizioni introdotte dall'articolo 4-*bis* del decreto-legge 24 febbraio 2023 n. 13, convertito con modificazioni dalla legge 21 aprile 2023, n. 41, recante "Disposizioni in materia di riduzione dei tempi di pagamento delle pubbliche amministrazioni", l'AdSP ha riportato nella relazione al rendiconto 2024, oltre all'indicatore di tempestività dei pagamenti, anche l'indicatore di riduzione del debito pregresso e l'indicatore di ritardo annuale dei pagamenti per i quali l'ente risulta adempiente.

La relazione del Collegio dei revisori sul rendiconto 2023 dà atto che nel corso dell'esercizio 2023 sono stati adottati, con deliberazioni del Comitato di gestione, quattro provvedimenti di variazione al bilancio di previsione 2023, regolarmente approvati dal Mef e dal Ministero vigilante.

La variazione n. 1 si è resa necessaria per consentire lo stanziamento, in termini di competenza, di maggiori entrate per euro 330.175.234,34 e maggiori uscite per euro 399.895.572,80 (comprensivo dell'importo di euro 69.720.338,46 per utilizzo risorse vincolate) e in termini di cassa, di maggiori entrate e maggiori uscite per l'importo complessivo di euro 113.381.527,73 relativo a finanziamenti statali e regionali tra cui quelli relativi al Piano di investimenti complementari al PNRR.

Con la variazione n. 2, a seguito dell'approvazione del consuntivo 2022, sono stati assestati gli stanziamenti di cassa. La variazione n. 3 ha comportato, in termini di competenza e di cassa, maggiori entrate per complessivi euro 20.601.243,74 e maggiori uscite per complessivi euro 26.040.828,47, prevedendo anche il parziale utilizzo dell'avanzo di amministrazione a copertura del disavanzo di euro 5.523.462,97.

La variazione n. 4 ha riguardato, in termini di competenza, lo stanziamento di maggiori entrate e maggiori uscite per l'importo complessivo di euro 5.326.550,00 e in termini di cassa lo

stanziamento di maggiori entrate e maggiori uscite per l'importo complessivo di euro 532.655,00 relativo a finanziamenti statali "Green Ports – PNRR".

Inoltre sono stati adottati a cura del Segretario generale sette provvedimenti, ai sensi dell'art. 14, comma 3, del regolamento di amministrazione e contabilità, con i quali sono state disposte variazioni compensative delle entrate e delle spese nell'ambito delle stesse unità previsionali di base e un provvedimento ai sensi dell'art. 14 comma 4, con il quale è stato disposto l'utilizzo delle risorse finanziarie accantonate nel risultato di amministrazione presunto al 31 dicembre 2023 e il corrispondente stanziamento sui capitoli delle uscite del bilancio di previsione 2023.

La relazione del Collegio dei revisori sul rendiconto 2024 dà atto che nel corso dell'esercizio 2024 sono stati adottati, con deliberazioni del Comitato di gestione quattro provvedimenti di variazione al bilancio di previsione 2024, regolarmente approvati dal Mef e dal Ministero vigilante.

La variazione n. 1 si è resa necessaria per consentire lo stanziamento, in termini di competenza, di maggiori entrate e maggiori uscite per l'importo complessivo di euro 5.875.550 e in termini di cassa di maggiori entrate e maggiori uscite per l'importo di euro 3.280.555, relativo a finanziamenti statali e regionali, tra cui quelli relativi ai progetti *Green Ports* PNRR.

Con la variazione n. 2, a seguito dell'approvazione del conto consuntivo 2023, sono stati assestati gli stanziamenti di cassa.

La variazione n. 3 ha comportato in termini di competenza e di cassa maggiori entrate per euro 6.049.955,60 e minori uscite per 103.258.632, prevedendo anche il parziale utilizzo dell'avanzo di amministrazione disponibile per 13.243.399.

La variazione n. 4 ha riguardato lo stanziamento, in termini di competenza e di cassa, di maggiori entrate per euro 1.074.815 e minori uscite per euro 6.246.269 al fine di assestare alcune previsioni di entrata e di spesa dell'anno 2024. Inoltre, nel corso dell'anno 2024 sono stati adottati venti provvedimenti, ai sensi dell'art. 14, comma 3 del regolamento di amministrazione e contabilità da parte del Segretario generale con i quali sono state disposte variazioni compensative delle entrate e delle spese nell'ambito delle stesse unità previsionali di base e un provvedimento, ai sensi dell'art. 14, comma 4, con il quale è stato disposto l'utilizzo delle risorse finanziarie accantonate nel risultato di amministrazione al 31 dicembre 2023 per un importo di euro 2.068.000 e il corrispondente stanziamento sui capitoli delle uscite

dedicate alle spese per risarcimento danni da amianto e altri contenziosi del bilancio di previsione 2024.

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 27 dicembre 2019 (art. 1, c. 590 e ss.) 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, durante l'esercizio 2022 era stato avviato il 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 2023 ha chiuso, infatti, con un cospicuo avanzo finanziario di competenza di euro 193.397.779,32 ed un avanzo di amministrazione pari a euro 321.861.773,73 (euro 130.779.825,92 nel 2022), per effetto, principalmente, del contributo erogato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli interventi infrastrutturali complementari al PNRR pari a euro 270.515.907, che si aggiunge ai finanziamenti riscossi nel 2022, pari a euro 89.679.709.

L'esercizio 2024 ha chiuso invece con un disavanzo finanziario di competenza di euro 34.301.434 (determinato dalla somma algebrica dell'avanzo di parte corrente di euro 22.765.908 e del disavanzo di parte capitale di euro 57.067.342) e un avanzo di amministrazione pari a euro 282.935.709.

Il disavanzo di parte capitale evidenzia, dunque, un saldo negativo di euro 57.067.342,93, in sensibile diminuzione rispetto all'esercizio 2023 (-133,3 per cento), e viene giustificato dall'ente in base alla circostanza che nell'anno 2023 sono stati accertati per intero i finanziamenti relativi al Fondo complementare al PNRR, ai progetti *Green Ports* PNRR, il cui residuo, per la parte non impegnata è confluita nell'avanzo vincolato.

Nella tabella che segue si dà evidenza dei più significativi risultati contabili conseguiti nel 2023 e nel 2024, posti a raffronto con quelli dei due precedenti esercizi.

Tabella 20 - Principali saldi contabili della gestione

	2022	2023	Var. %	2024	Var. %
Disponibilità liquide	190.713.702	273.452.729	43,4	328.678.594	20,2
a) Avanzo/disavanzo finanziario	127.199.317	193.397.779	52	-34.301.435	-117,7
saldo corrente	9.371.273	21.778.487	132,4	22.765.908	4,5
saldo in c/capitale	117.828.044	171.619.292	45,7	-57.067.343	-133,3
b) Avanzo di amministrazione	130.779.826	321.861.774	146,1	282.935.709	-12,1
c) Avanzo/disavanzo economico	2.915.197	15.533.330	432,8	11.105.631	-28,5
d) Patrimonio netto	127.809.827	143.343.157	12,2	156.365.934	9,1

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Dopo i ripetuti disavanzi finanziari registrati nel quinquennio anteriore all'esercizio 2022, dall'esercizio 2022 i risultati di bilancio hanno iniziato a mostrare evidenti segnali di ripresa per effetto dei consistenti finanziamenti statali legati al programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR. Questo *trend* positivo è confermato nel 2023 laddove, oltre ad una ulteriore crescita delle disponibilità liquide, passate da 190 mln a 273 mln (+43,4 per cento; +132,8 per cento nel 2022), si registra un ulteriore aumento del saldo positivo della gestione in conto capitale (+45,7 per cento nel 2023; +1599,9 per cento nel 2022).

Nel 2024, per quanto riguarda la crescita delle disponibilità liquide, il *trend* resta positivo, anche se il tasso di crescita è in flessione rispetto all'esercizio precedente (+20,2 per cento nel 2024, rispetto al +43,3 per cento del 2023). Al contrario, è sceso sensibilmente (-133,3 per cento) il saldo in conto capitale, per le ragioni suesposte.

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.

Nella tabella che segue sono riportati i dati aggregati della gestione di competenza risultanti dal conto del bilancio 2023 e 2024, posti a raffronto con quelli dell'esercizio precedente.

Tabella 21 - Conto del bilancio (dati aggregati di competenza)

		2022	2023	Var. %	2024	Var. %
ENTRATE	Correnti	55.297.998	74.072.901	34	74.172.929	0,1
	C/capitale	126.238.310	347.820.370	175,5	12.207.587	-96,5
	Partite di giro	9.534.981	16.335.133	71,3	13.620.852	-16,6
	Totale accertamenti	**191.071.289**	**438.228.404**	**129,4**	**100.001.368**	**-77,2**
USCITE	Correnti	45.926.726	52.294.414	13,9	51.407.020	-1,7
	C/capitale	8.410.266	176.201.078	1995,1	69.274.930	-60,7
	Partite di giro	9.534.981	16.335.133	71,3	13.620.852	-16,6
	Totale impegni	**63.871.973**	**244.830.625**	**283,3**	**134.302.802**	**-45,1**
Risultato finanziario		**127.199.316**	**193.397.779**	**52**	**-34.301.435**	**117,7**

Fonte: rendiconto gestionale AdSP

La gestione di competenza 2024 chiude con un saldo finanziario negativo di euro 34.301.435 (euro 193.397.779 nel 2023 ed euro 127.199.316 nel 2022), in sensibile diminuzione rispetto ai saldi positivi dei due esercizi precedenti.

Il saldo della gestione corrente presenta un avanzo di euro 22.765.908 (euro 21.778.487 nel 2023 ed euro 9.371.273 nel 2022), in crescita del 4,5 per cento rispetto al 2023 (132,4 per cento è invece la percentuale del 2023 rispetto al 2022). L'aumento del saldo corrente è dovuto alle maggiori entrate tributarie, da ascrivere principalmente ai maggiori ricavi per tasse portuali nel porto di Trieste.

Il saldo negativo della gestione in conto capitale si attesta a euro 57.067.343 nel 2024 (euro 171.619.292 nel 2023 ed euro 117.828.044 nel 2022) e, come si è detto, è riconducibile alla circostanza che nell'anno 2023 sono stati accertati per intero i finanziamenti relativi al Fondo complementare al PNRR, ai progetti *Green Ports* PNRR, il cui residuo, per la parte non impegnata è confluita nell'avanzo vincolato.

Si sottolinea la necessità della piena applicazione delle regole di imputazione di accertamenti e impegni (artt. 26 e 31 del citato d.p.r. n. 97 del 2003), che prevedono le iscrizioni agli esercizi finanziari in conformità al principio di competenza finanziaria.

Un dato significativo è quello relativo alle uscite in conto capitale dell'esercizio 2023, che denotano un notevole aumento.

Dalla lettura congiunta dei bilanci preventivo e consuntivo, emerge che l'esercizio 2023 è stato caratterizzato da un elevato livello di investimenti, con stanziamenti significativi destinati a infrastrutture e beni immobili. La voce più significativa è senz'altro quella relativa all'acquisizione di beni di uso durevole, opere immobiliari e investimenti: a tale proposito il bilancio consuntivo per il 2023 riporta, soltanto per il porto di Trieste, una spesa di euro

170.587.723,67, a fronte degli euro 4.452.092,25 dell'esercizio precedente. Anche la categoria "acquisizione di immobilizzazioni tecniche" appare pressocché triplicata nel 2023 rispetto al 2022, e comprende anche gli impegni relativi all'aggiudicazione dell'accordo quadro per l'acquisizione di trentanove mezzi di servizio elettrici in sostituzione del parco macchine con fondi PNRR *Green Ports*.

Nell'esercizio 2024 le uscite in conto capitale sono diminuite del 60,7 per cento rispetto all'esercizio precedente, ma restano pur sempre assai più elevate rispetto al 2022 (circa 69 mln nel 2024 a fronte di circa 8 mln nel 2022), segno che – sul piano degli investimenti - il 2024 si inserisce nel solco delle azioni intraprese l'anno precedente.

Anche nel 2024 tra le uscite in conto capitale si annoverano importi relativi ad appalti per i quali si è addivenuto ad aggiudicazione e acquisto di autoveicoli nell'ambito del finanziamento PNRR *Green Ports*. Vi rientrano altresì gli impegni relativi al servizio di manutenzione del PCS (*Port Community System – Sinfomar*).

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 2024, 2023 in raffronto con i dati del 2022.

Tabella 22 - Rendiconto finanziario - Parte entrata

Denominazione	2022			2023			2024		
	Accertamenti	Riscossioni tot.	Residui attivi fin.	Accertamenti	Riscossioni tot.	Residui attivi fin.	Accertamenti	Riscossioni tot.	Residui attivi fin.
TITOLO I - ENTRATE CORRENTI									
UPB 1.1 - Entrate derivanti da trasferimenti correnti	**6.050.551**	**6.050.551**	**0**	**10.811.180**	**6.000.000**	**4.811.180**	**6.000.098**	**6.000.098**	**0**
Trasferimenti da parte dello Stato	50.551	50.551	0	4.811.180	0	4.811.180	98	98	0
Trasferimenti da parte delle Regioni	6.000.000	6.000.000	0	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	0	0	0
Trasferimenti da parte di altri Enti del settore pubblico	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UPB 1.2 - Entrate diverse	**49.247.448**	**48.128.749**	**26.732.371**	**63.261.722**	**37.907.175**	**25.354.546**	**68.172.831**	**42.496.410**	**25.676.421**
Entrate Tributarie	30.095.075	30.441.356	5.494.018	36.670.147	30.811.359	5.858.788	41.015.433	34.856.364	6.159.069
Entrate derivanti dalla vendita di beni e di servizi	647.962	563.158	652.283	1.036.058	657.372	378.685	1.975.265	1.505.770	469.495
Redditi e proventi patrimoniali	18.389.586	17.042.868	19.915.431	25.391.680	6.304.607	19.087.073	24.794.586	5.777.024	19.017.562
Poste correttive e compensative di uscite correnti	86.325	81.367	618.139	133.837	133.837	0	357.547	357.252	295
Entrate non classificabili in altre voci	28.500	0	52.500	30.000	0	30.000	30.000	0	30.000
TOTALE ENTRATE CORRENTI	**55.297.999**	**54.179.299**	**26.732.371**	**74.072.901**	**43.907.175**	**30.165.726**	**74.172.929**	**48.496.509**	**25.676.420**

Denominazione	2022			2023			2024		
	Accertamenti	Riscossioni tot.	Residui attivi fin.	Accertamenti	Riscossioni tot.	Residui attivi fin.	Accertamenti	Riscossioni tot.	Residui attivi fin.
TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE									
UPB 2.1 - Entrate per alienazione beni e riscossione crediti	**140.317**	**438.373**	**2.374.837**	**502,5**	**502,54**	**0**	**206.004**	**206.004**	**0**
Alienazione di immobili e diritti reali	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alienazioni di immobilizz. tecniche	140.317	138.373	2.556	500	500	0	1.300	1.300	0
Realizzo di valori mobiliari	0	0	1.500.000	0	0	0	0	0	0
Riscossione di crediti	0	300.000	872.281	2,54	2,54	0	204.704	204.704	0
UPB 2.2 - Entrate derivanti da trasferimenti in conto capitale	**96.783.222**	**91.419.542**	**36.830.718**	**347.476.152**	**114.116.478**	**233.359.674**	**11.738.294**	**4.611.231**	**7.127.063**
Trasferimenti dallo Stato	94.077.222	89.904.642	15.941.642	339.824.172	106.909.069	232.915.103	6.222.447	2.797.452	3.424.995
Trasferimenti dalle Regioni	1.500.000	293.792	13.665.260	0	0	0	550.000	0	550.000
Trasferimenti da Comuni e Provincie	0	0	0	6.822.295	6.822.295	0	1.729.815	1.500.905	228.910
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	1.206.000	1.221.108	7.223.816	829.685	385.114	444.571	3.236.032	312.874	2.923.158
UPB 2.3 - Entrate derivanti da accensione di prestiti	**29.314.771**	**29.314.771**	**0**	**343.715**	**343.715**	**0**	**263.289**	**263.289**	**0**

Denominazione	2022			2023			2024		
	Accertamenti	Riscossioni tot.	Residui attivi fin.	Accertamenti	Riscossioni tot.	Residui attivi fin.	Accertamenti	Riscossioni tot.	Residui attivi fin.
Assunzione di mutui	29.000.000	29.000.000	0	0	0	0	0	0	0
Assunzione di altri debiti finanziari	314.771	314.771	0	343.715	343.715	0	263.289	263.289	0
Emissione di obbligazioni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	**126.238.310**	**121.172.686**	**39.205.555**	**347.820.370**	**114.460.696**	**233.359.674**	**12.207.587**	**5.080.524**	**7.127.063**
TITOLO III - PARTITE DI GIRO									
UPB 3.1 - Entrate aventi natura di partita di giro	**9.534.981**	**9.241.371**	**3.455.943**	**16.335.133**	**15.535.597**	**799.535**	**13.620.852**	**11.672.140**	**1.948.711**
TOT. ENTRATE PER PARTITE DI GIRO	**9.534.981**	**9.241.371**	**3.455.943**	**16.335.133**	**15.535.597**	**799.535**	**13.620.852**	**11.672.140**	**1.948.711**
TOT. GENERALE DELLE ENTRATE	**191.071.289**	**184.593.356**	**69.393.869**	**438.228.404**	**173.903.468**	**264.324.935**	**100.001.368**	**65.249.173**	**34.752.194**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 23 - Rendiconto finanziario - Parte uscita

	2022			2023			2024		
Denominazione	**Impegni**	**Pagamenti tot.**	**Residui passivi fin.**	**Impegni**	**Pagamenti tot.**	**Residui passivi fin.**	**Impegni**	**Pagamenti tot.**	**Residui passivi fin.**
TITOLO I - USCITE CORRENTI									
UPB 1.1 - Funzionamento	**12.350.557**	**12.253.947**	**943.883**	**13.832.643**	**12.832.675**	**999.967**	**13.654.941**	**12.629.406**	**1.025.532**
Uscite per gli organi dell'ente	343.343	330.099	24.951	351.285	329.885	21.400	323.356	323.232	123
Oneri per il personale in attività di servizio	10.472.660	10.469.924	309.299	11.609.064	11.299.456	309.608	11.074.485	10.661.280	413.204
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	1.534.554	1.453.924	609.633	1.872.294	1.203.334	668.959	2.257.100	1.644.894	612.205
UPB 1.2 - Interventi diversi	**33.576.168**	**32.160.663**	**5.827.320**	**38.461.771**	**32.202.656**	**6.259.115**	**37.752.080**	**32.118.544**	**5.633.536**
Uscite per prestazioni istituzionali	18.254.359	16.931.705	4.728.074	18.900.709	13.099.663	5.801.046	18.799.254	14.149.022	4.650.232
Trasferimenti passivi	9.102.413	9.112.080	486.897	9.124.863	9.123.412	1.451	9.785.437	9.785.437	0
Oneri finanziari	434.964	434.964	0	381.952	381.950	2,34	381.940	381.940	0
Oneri tributari	1.632.788	1.622.420	125.383	5.957.320	5.849.526	107.794	4.331.813	4.190.014	141.799
Poste correttive e compensative di entrate correnti	230	230	0	13.064	12.914	150	24.278	4.624	19.654
Uscite non classificabili in altre voci	4.151.414	4.059.264	486.966	4.083.863	3.735.191	348.672	4.429.358	3.607.507	821.851
UPB 1.3 - Oneri comuni	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
UPB 1.4 - Trattamenti di quiescenza integrativi e sostitutivi	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Oneri per il personale in quiescenza	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accantonamento al Trattamento di Fine Rapporto	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	2022			2023			2024		
Denominazione	**Impegni**	**Pagamenti tot.**	**Residui passivi fin.**	**Impegni**	**Pagamenti tot.**	**Residui passivi fin.**	**Impegni**	**Pagamenti tot.**	**Residui passivi fin.**
UPB 1.5 - Accantonamenti a fondi rischi ed oneri	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTALE USCITE CORRENTI	**45.926.726**	**44.414.609**	**6.771.202**	**52.294.414**	**45.035.331**	**7.259.083**	**51.407.020**	**44.747.951**	**6.659.069**
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE									
UPB 2.1 - Investimenti	**8.095.495**	**21.233.729**	**119.854.825**	**175.857.363**	**24.333.207**	**151.524.156**	**69.011.640**	**11.152.822**	**57.858.819**
Acquisizione di beni di uso durevole, opere e investimenti	4.452.092	15.533.549	108.365.439	170.587.724	20.880.201	149.707.523	65.508.659	8.979.601	56.529.058
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	1.451.593	1.060.072	4.022.859	3.114.186	1.348.238	1.765.948	2.091.287	1.499.872	591.415
Partecipazioni e acquisto di valori mobiliari	1.919.978	4.368.276	7.466.527	1.754.164	1.703.479	50.685	1.103.682	365.337	738.346
Concessione di crediti e anticipazioni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Indennità di anzianità e similari al personale	271.832	271.832	0	401.289	401.289	0	308.012	308.012	0
UPB 2.2 - Oneri comuni	**314.771**	**153.553**	**1.532.761**	**343.715**	**35.828**	**307.887**	**263.289**	**65.092**	**198.197**
Rimborso di mutui	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estinzione debiti diversi	314.771	153.553	1.532.761	343.715	35.828	307.887	263.289	65.092	**198.197**
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	**8.410.266**	**21.387.283**	**121.387.585**	**176.201.078**	**24.369.034**	**151.832.044**	**69.274.930**	**11.217.914**	**58.057.016**
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	**9.534.981**	**9.994.561**	**1.168.957**	**16.335.133**	**15.198.122**	**1.137.010**	**13.620.852**	**11.579.952**	**2.040.900**
TOTALE GENERALE DELLE USCITE	**63.871.973**	**75.796.453**	**129.327.744**	**244.830.625**	**84.602.487**	**160.228.137**	**134.302.802**	**67.545.817**	**66.756.985**

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 30 mln nel 2022 a 34,8 mln nel 2024 (quasi tutti riscossi entro l'anno successivo). Anche i proventi patrimoniali per canoni demaniali, affitti e interessi attivi aumentano, passando da 18,4 mln del 2022 a 24,8 mln nel 2024.

Sul versante dei trasferimenti in conto capitale, si registrano consistenti finanziamenti statali, per complessivi 339,8 mln nel 2023 con una drastica riduzione nel 2024.

Tra i principali trasferimenti dallo Stato di cui l'ente ha beneficiato nel 2023 si annovera il finanziamento di 416,5 mln assegnati dal decreto Mims (oggi Mit) n. 330 del 13 agosto 2021, nell'ambito del Fondo complementare al PNRR (Piano nazionale per gli investimenti complementari - PNC). Questi fondi, stanziati sono destinati a interventi infrastrutturali strategici nei porti di Trieste e Monfalcone, con l'obiettivo di potenziarne la competitività e sostenibilità; nel 2023 è stata erogata la terza *tranche* del finanziamento pari a euro 270.515.907 (la prima *tranche*, erogata nel 2021, è stata pari a 65,3 mln, la seconda *tranche*, nel 2022, è stata pari a euro 89.679.727; non constano trasferimenti a questo titolo nel 2024). Di questo finanziamento, nel complesso, 60 mln riguardano le anticipazioni di contributi relativi alle opere preparatorie alla costruzione del *terminal* Noghere, 45 mln riguardano il banchinamento parziale del terminal Noghere nel Porto di Trieste (Fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità, 100,5 mln gli interventi di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del *terminal* contenitori del molo VII, 180 mln l'estensione delle infrastrutture comuni del Punto franco nuovo del porto di Trieste e oltre 30 mln i lavori di elettrificazione delle banchine.

Oltre ai predetti contributi assegnati con decreto Mims n. 330 del 2021, nell'esercizio 2023 figurano i contributi di 29,1 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; 21,6 mln relativi al decreto direttoriale n. 490/2022 della Direzione generale patrimonio naturalistico e mare del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Progetti *Green Ports* PNRR; 5,3 mln relativi al decreto direttoriale n. 257/2023 della Direzione generale patrimonio naturalistico e mare del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Progetti *Green Ports* PNRR.

Il 2024, come accennato, ha visto una brusca riduzione dei finanziamenti statali, che si attestano su un totale di circa 6 mln. Tra questi, si segnalano 2,4 mln a titolo di finanziamento per esecuzione opere infrastrutturali; 2,8 mln concessi nell'ambito del finanziamento PNRR - Green ports e un milione, complessivamente, nell'ambito di distinti finanziamenti per la digitalizzazione della catena logistica, ugualmente nel contesto del piano di ripresa e resilienza.

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, negli esercizi anteriori si era riscontrata una costante crescita degli oneri di funzionamento, tanto da indurre il Ministero vigilante a rilevare che trattavasi di spesa eccessivamente elevata.

Il medesimo Ministero vigilante, invece, per entrambi gli esercizi in esame, in sede di approvazione del bilancio ha osservato che gli indici di composizione della spesa mostrano una situazione pressoché stazionaria delle spese di funzionamento (spese per il personale, per gli organi e per l'acquisto di beni e servizi) oltreché delle spese per prestazioni istituzionali, seppur con un leggero calo nel 2023, e con un leggero aumento nel 2024.

Quanto agli oneri per prestazioni istituzionali, questi - dopo la decisa crescita del 2021 – sin dal 2022 avevano iniziato a mostrare mostrano una contrazione (-7,9 per cento nel 2022): nel 2023 la voce è in ulteriore diminuzione (-22,6 per cento rispetto al 2022) per poi segnare una leggera flessione (+8 per cento) nel 2024 rispetto al 2023.

Quanto alle spese di investimento per infrastrutture portuali, l'AdSP ha impegnato spese in conto capitale per oltre 175 mln nel 2023 e 69 mln nel 2024.

Nelle seguenti tabelle si mostrano in dettaglio le componenti principali delle entrate correnti, accertate negli anni dal 2022 al 2024, con riferimento alle entrate tributarie da tasse e canoni per l'esercizio di operazioni e servizi portuali, oltre ai proventi da canoni demaniali e altri

redditi patrimoniali. Come anticipato, il quadro complessivo evidenzia la crescita di tutte le voci di entrata di carattere tributario nel 2023, e la flessione dei soli proventi di autorizzazioni per attività portuali nel 2024 (-18,1 per cento rispetto al 2023).

Tabella 24 - Entrate tributarie

Tipologia	2022	2023	Scostamento	Var. %	2024	Scostamento	Var. %
Gettito della tassa portuale	14.156.590	18.995.183	4.838.593	34,2	23.353.454	4.358.271	22,9
Gettito delle tasse di ancoraggio	15.519.488	17.213.271	1.693.783	10,9	17.186.894	-26.377	-0,2
Proventi di autorizzazioni per operazioni portuali (art. 16 l. n. 84/94)	318.742	322.231	3.489	1,1	360.923	38.692	12,0
Proventi di autorizzazioni per attività portuali (art. 68 Cod. Nav.)	100.255	139.462	39.207	39,1	114.162	-25.300	-18,1
Totale	**30.095.075**	**36.670.147**	**6.575.072**	**21,8**	**41.015.433**	**4.345.286**	**11,8**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 25 - Redditi e proventi patrimoniali

Tipologia	2022	2023	Scostamento	Var. %	2024	Scostamento	Var. %
Canoni di concessioni delle aree demaniali e delle banchine in ambito portuale	16.180.430	22.899.856	6.719.426	41,5	22.404.743	-495.113	-2,2
Canoni di affitto di beni patrimoniali	2.121.670	2.347.211	225.541	10,6	2.254.803	-92.408	-3,9
Interessi attivi:	151	57.280,51	57.130	37834,1	1.005	-56.275,51	-98,2
di cui su titoli, depositi, conti correnti	*151*	*11,51*	*-139*	*-92,4*	*10,72*	*-0,79*	*-6,9*
altri interessi attivi	*0*	*57.269*	*57.269*	*100*	*994*	*-56.254*	*-98,3*
Altri proventi patrimoniali	87.334	87.334	0	0	134.035	46.701	53,5
di cui dividendi	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
altri proventi patrimoniali	*87.334*	*87.334*	*0*	*0*	*134.035*	*46.701*	53,5
Totale	**18.389.586**	**25.391.681**	**7.002.097**	**38,1**	**24.794.586**	**-597.094**	**-2,4**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

6.3. Situazione amministrativa e gestione dei residui

La situazione amministrativa espone, al 31 dicembre 2023, un avanzo di amministrazione pari a euro 321.861.773,73, con un incremento notevole (+146,1 per cento) rispetto al 2022; nel 2024, invece, il conto finanziario si chiude con un avanzo di amministrazione di euro 282.935.709,35, registrando una flessione del -12,1 per cento rispetto all'esercizio anteriore; analogamente, anche la consistenza della cassa alla fine dell'esercizio 2023 è in crescita (+43,4 per cento rispetto al 2022), attestandosi a euro 273.452.729. Si tratta di un valore che esibiva un sensibile incremento già nel 2022 (+132,8 per cento nel 2022 rispetto al 2021). Tale evoluzione è da imputare alla diversa tecnica di contabilizzazione degli investimenti statali, che il Mit ha

erogato (euro 89.679.727 nel corso del 2022; 270.515.907 nel 2023) a titolo di contributo agli interventi infrastrutturali complementari al PNRR.

Il positivo risultato di cassa è stato il riflesso, infatti, della riscossione del maggiore contributo.

Nell'esercizio, 2024, invece, la cassa si chiude con un saldo finale di euro 328.678.594,08 rispetto ad un saldo di apertura di euro 273.452.729,00 con un incremento di euro 55.225.865,08. Anche in questo caso, una significativa componente dell'incremento del fondo cassa al 31 dicembre 2024 è l'introito degli importi che il Mit ha provveduto a erogare a titolo di contributo agli interventi infrastrutturali complementari al PNRR per l'annualità 2024.

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

Tabella 26 - Situazione amministrativa

	2022		2023		2024		Var. % '24/'23	
Consistenza di cassa inizio es.		**81.916.799**		**190.713.702**		**273.452.728**		**43,4**
Riscossioni								
In c/competenza	162.690.577		173.903.468		65.249.173		-62,5	
In c/ residui	21.902.779	**184.593.356**	22.983.006	**196.886.474**	116.793.418	**182.042.591**	408,2	**-7,5**
Pagamenti								
In c/competenza	55.338.882		84.602.487		67.545.817		-20,2	
In c/ residui	20.457.571	**75.796.453**	29.544.961	**114.147.448**	59.270.909	**126.816.726**	100,6	**11,1**
Consistenza di cassa fine es.		**190.713.702**		**273.452.728**		**328.678.593**		**20,2**
Residui attivi								
Degli esercizi precedenti	41.013.155		42.530.770		183.750.183		332,0	
Dell' esercizio	28.380.712	**69.393.867**	264.324.935	**306.855.705**	34.752.194	**218.502.377**	-86,9	**-28,8**
Residui passivi								
Degli esercizi precedenti	120.794.654		98.218.523		197.488.277		101,1	
dell'esercizio	8.533.090	**129.327.744**	160.228.137	**258.446.660**	66.756.985	**264.245.262**	-58,3	**2,2**
Avanzo di amministrazione		**130.779.825**		**321.861.773**		**282.935.708**		**-12,1**

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 mln l'anno; dall'altro, la mancata riscossione dei contributi pubblici accertati nell'esercizio. Questi ultimi (che nel 2022 avevano già generato residui per 6,9 mln) nel corso del 2023 sono giunti a creare residui attivi pari a euro 233.359.673,83 per via dei

trasferimenti dello Stato accertati ma da riscuotere, dunque, determinati dalla contabilizzazione residua dei finanziamenti concessi dallo Stato per il fondo complementare al PNRR e al GREEN PORTS PNRR.

In ordine al rendiconto 2023, il Collegio dei revisori ha evidenziato la necessità che l'AdSP MAO proseguisse nell'azione di accertamento dei residui, volta alla loro generale riduzione attraverso l'esame analitico delle voci di bilancio, che tenga conto per i residui attivi delle effettive pretese creditorie e per i residui passivi della permanenza delle ragioni che giustificano la sussistenza dei debiti nelle scritture contabili. Queste raccomandazioni sono state fatte proprie dal Ministero vigilante, e sono condivise dalla Sezione, che pertanto raccomanda la sempre puntuale ricognizione dei residui iscritti in bilancio.

Nel 2024 i residui attivi iniziali, pari a euro 306.855.705, incassati per euro 116.793.418 ed eliminati per euro 6.312.105, si assestano a fine esercizio a euro 183.750.183; i residui di nuova formazione ammontano a euro 34.752.194, determinando residui attivi finali pari a euro 218.502.377. I residui passivi iniziali, pari a euro 258.446.661, pagati per euro 59.270.909 ed eliminati per euro 1.687.475, si assestano a euro 197.488.277; i residui di nuova formazione ammontano a euro 66.756.985, determinando residui passivi finali pari a euro 264.245.261.

L'ente, a partire dal 2022 ha modificato 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), ed è tornato ad evidenziare, a margine dello schema della situazione amministrativa, le quote dell'avanzo soggette a vincoli di destinazione, che nel 2023 è stato pari a euro 308.618.374,15. Tra queste figurano il contributo riscosso dal Mit per gli interventi complementari al PNRR (270.515.907) e il contributo concesso con decreto Mims n. 332/2021 (32,2 mln).

La parte disponibile dell'avanzo di amministrazione ammonta, pertanto, a euro 13.243.399,58.

Nel 2024 la parte vincolata dell'avanzo di amministrazione è stata pari a euro 263.423.106,08: tra questi, euro 197.054.929,20 sono costituiti dal contributo di cui al decreto Mit n. 330 del 2021 per gli interventi complementari al PNRR.

Nel precedente referto si era invitato l'ente a non evidenziare nell'avanzo vincolato le sole somme vincolate introitate nell'esercizio, bensì a procedere 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, si esortava l'ente a dare 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, debbono essere considerati nel risultato di amministrazione come fondi vincolati.
Analoga raccomandazione era stata rivolta dal Collegio dei revisori e dal Ministero vigilante con nota prot. 22920 del 18 luglio 2022 in sede di approvazione del Rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2021.
Si dà atto che nei bilanci in esame l'ente ha provveduto a dare evidenza nella tabella dimostrativa dell'avanzo di amministrazione anche la parte vincolata al Tfr, pari a euro 191.582,01 nel 2023 e a euro 123.600,41 nel 2024.
Anche sotto il profilo dei trasferimenti dello Stato, il bilancio 2024 non evidenzia più - a titolo di parte vincolata – le sole somme introitate nell'anno in corso.
Di tanto si prende atto, e si raccomanda di perseguire l'obiettivo della 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

Il conto economico evidenzia i componenti positivi e negativi della gestione secondo criteri di competenza economica.
L'esame del conto economico del 2023 evidenzia un sensibile incremento dell'avanzo economico calcolato per competenza, essenzialmente dovuto alla variazione in aumento del valore della produzione che risulta incrementato di euro 14.223.023; i costi di produzione sono rimasti sostanzialmente invariati, avendo subito un incremento di euro 1.494.917, non direttamente proporzionale all'incremento del valore della produzione.
Al contrario, nel 2024, l'avanzo economico è diminuito rispetto all'esercizio precedente (-28,2 per cento), essenzialmente a causa dell'aumento dei costi della produzione.
Il valore della produzione evidenzia un incremento nel 2023 rispetto al 2022 (+18,6 per cento) e nel 2024 rispetto al 2023 (+9,5 per cento) da ascrivere principalmente, in entrambi i casi, ai maggiori ricavi per tasse portuali e di ancoraggio nonché ai maggiori ricavi per canoni di concessione demaniale di competenza dell'esercizio 2024.

I costi della produzione sono in crescita del 2,8 per cento nel 2023 rispetto al 2022 e dell'8,5 per cento nel 2024 rispetto al 2023 e tra le poste di maggior rilievo che hanno contribuito a determinare l'aumento complessivo dei costi figurano il personale e i costi per servizi.

I proventi e oneri finanziari chiudono con un saldo negativo, in diminuzione nel 2023 rispetto al 2022 ma in aumento nel 2024.

Nella tabella che segue sono esposti i dati di conto economico degli esercizi in esame, posti a raffronto con quelli dell'esercizio 2022 secondo le risultanze del bilancio approvato.

Tabella 27 – Conto economico

	2022	2023	Var.%	2024	Var.%
A) VALORE DELLA PRODUZIONE					
A1) Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi	51.659.251	61.262.784	18,6	67.100.799	9,5
A2) Variazione delle rimanenze e dei materiali di consumo	10.809	13.563	25,5	11.875	-12,4
A5) Altri ricavi e proventi	6.639.549	11.256.285	69,5	6.741.793	-40,1
di cui a) altri ricavi e proventi	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
b) contributi di competenza dell'esercizio	*6.050.551*	*10.811.180*	*78,7*	*6.000.098*	*-44,5*
c) quota di utilizzo contributi in conto capitale				*53.874*	*100*
d) sopravvenienze attive derivanti dalla gestione dei residui	*451.137*	*445.105*	*-1,3*	*687.821*	*54,5*
f) plusvalenze diverse	*137.861*	*0*	*-100*	*0*	*0*
Totale valore della produzione (A)	**58.309.609**	**72.532.632**	**24,4**	**73.854.467**	**1,8**
B) **COSTI DELLA PRODUZIONE**					
B6) Per materie prime, sussidiarie, consumo e merci	211.176	163.533	-22,6	225.096	37,6
B7) Per servizi	19.285.601	20.428.716	5,9	20.658.977	1,1
B8) Costi godimento beni di terzi	438.522	260.753	-40,5	252.280	-3,2
B9) Per il personale	11.182.053	12.141.349	8,6	11.644.812	-4,1
di cui a) Salari e stipendi	*8.027.286*	*8.986.447*	*11,9*	*8.235.653*	*-8,4*
b) Oneri sociali	*2.106.774*	*2.208.738*	*4,8*	*2.424.308*	*9,8*
c) Trattamento di fine rapporto	*709.393*	*532.285*	*-25,0*	*570.328*	*7,1*
e) Altri costi del personale	*338.600*	*413.879*	*22,2*	*414.523*	*0,2*
B10) Ammortamenti e svalutazioni	4.300.411	5.075.257	18,0	5.128.474	1,0
di cui a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	*3.546.615*	*3.983.129*	*12,3*	*3.862.664*	*-3,0*
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	*628.666*	*676.128*	*7,5*	*765.810*	*13,3*
d) svalutazione dei crediti e delle disponibilità liquide	*125.130*	*416.000*	*232,5*	*500.000*	*20,2*
B12) Accantonamenti per rischi	3.100.000	2.007.934	-35,2	4.000.000	99,2
B13) Altri accantonamenti				355.518	100
B14) Oneri diversi di gestione	15.811.499	15.746.637	-0,4	18.313.626	16,3
di cui a) oneri diversi di gestione	*11.966.664*	*13.690.258*	*14,4*	*14.001.495*	*2,3*
b) sopravvenienze passive derivanti dalla gestione dei residui	*3.844.835*	*2.056.379*	*-46,5*	*4.312.131*	*109,7*
Totale costi della produzione (B)	**54.329.262**	**55.824.179**	**2,8**	**60.578.783**	**8,5**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A – B)	**3.980.347**	**16.708.453**	**319,8**	**13.275.684**	**-20,5**
C) **PROVENTI E ONERI FINANZIARI**					
C16) Altri proventi finanziari	151	57.280	37833,8	1.005	-98,2
C17a) Interessi passivi	288.579	301.952	4,6	301.940	0,0
Totale proventi e oneri finanziari (C)	**-288.428**	**-244.672**	**-15,2**	**-300.935**	**23,0**
D) **RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE**					
18°) Rivalutazioni di partecipazioni	1.973.506	1.917.146	-2,9	1.586.791	-17,2
19°) Svalutazioni di partecipazioni	0	0	0	0	0
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie (D)	**1.973.506**	**1.917.146**	**-2,9**	**1.586.791**	**-17,2**
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)	-	-		0	0
E22) Sopravvenienze attive e insussistenze del passivo	-	-		0	0
E23) Sopravvenienze passive e insussistenze dell'attivo	-	-		0	0
Totale delle partite straordinarie (E)	**-**	**-**		**0**	0
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D+-E)	**5.665.425**	**18.380.927**	**224,4**	**14.561.540**	**-20,8**
Imposte dell'esercizio	2.750.228	2.847.597	3,5	3.455.909	21,4
Avanzo (Disavanzo) economico dell'esercizio	**2.915.197**	**15.533.330**	**432,8**	**11.105.631**	**-28,5**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

6.5. Stato patrimoniale

Alla chiusura dell'esercizio 2023, il patrimonio netto aumenta ulteriormente rispetto al 2022 (+12,2 per cento), attestandosi a euro 143.343.157. Nel 2024 il valore è ancora in aumento, sebbene in percentuale minore (+9,1 per cento). Il patrimonio netto dell'ente comprende la voce "Altre riserve distintamente indicate", nel 2023 pari a euro 1.978.506, con un aumento significativo rispetto al 2022. Nel 2024 il dato aumenta ancora fino a euro 3.895.652: questo valore comprende la plusvalenza da rivalutazione delle partecipazioni come previsto dall'art. 2426 del codice civile e la contropartita relativa all'iscrizione tra le immobilizzazioni materiali del valore attuale della gru pontone "Ursus" (euro 5.000) ricevuta dall'Ente a titolo gratuito e non soggetta ad ammortamento trattandosi di bene di "valore culturale, storico, artistico, museale".

Relativamente all'attivo patrimoniale, cresce il valore delle immobilizzazioni immateriali (+5,3 nel 2023; +6,3 per cento nel 2024) e materiali (+62,7 per cento nel 2023 e +1,9 per cento nel 2024). In crescita anche il valore dell'attivo circolante (+29,1 per cento nel 2023; +19,7 per cento nel 2024).

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite, principalmente, dal valore delle manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi, per complessivi 83,9 mln. Le immobilizzazioni materiali sono - invece- essenzialmente costituite da terreni e fabbricati, incrementatisi nel 2020 delle aree e dei fabbricati dell'Azienda speciale del porto di Monfalcone.

La nota integrativa evidenzia, altresì, conti d'ordine riferiti a fideiussioni di terzi (per euro 53.147.660 nel 2023; euro 57.121.84 nel 2024), beni dell'ente presso terzi (per euro 21.440 in entrambi gli esercizi), beni dello Stato presso l'ente (euro 591.077.236 nel 2023 ed euro 647.731.009 nel 2024). Nell'esercizio 2023 si annovera anche la voce "opere da realizzare" (per euro 200.010.321), oltre a mutui in essere per quote capitali in ammortamento a carico della Regione Friuli-Venezia Giulia (Fvg). Il rendiconto 2024 dà atto che l'unico contratto di finanziamento bancario in essere a quella data era con la Banca Europa per gli investimenti, mentre i mutui interamente finanziati dalla Regione Fvg e dallo Stato si sono estinti.

Risultano in crescita le immobilizzazioni finanziarie (+22,3 nel 2023; +5 per cento nel 2024), costituite dal valore delle partecipazioni detenute al 31 dicembre di ciascuno dei due esercizi.

Nell'attivo circolante i crediti crescono notevolmente nel 2023, da 68,3 mln a oltre 305 mln, mentre diminuiscono nel 2024 (-29 per cento). La sensibile crescita nel 2023 si spiega in ragione dei 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, determinato in misura corrispondente alla parte dei crediti oggetto di contenzioso legale e di procedure concorsuali.
Anche le disponibilità liquide realizzano un incremento (+43,4 nel 2023; +20,2 per cento nel 2024), per effetto della riscossione dei contributi statali (specie nel 2023) destinati alla realizzazione dei progetti del PNNR.
Nel complesso l'attivo circolante si rafforza sensibilmente nel 2023 (+123,6 per cento) mentre registra una lieve flessione negativa nel 2024 (-5,8 per cento).
Con riferimento alle passività, il valore dei contributi in conto capitale a destinazione vincolata, in sensibile ascesa nel 2023 (+166 per cento) e poi in lieve diminuzione nel 2024 (-8,4 per cento), 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 crescono del 32,8 per cento nel 2023 per poi rimanere essenzialmente stazionari nel 2024 (+3,2 per cento).
Il valore del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, pari nel 2022 a euro 3.442.098 (+14,6 per cento sul 2021) nel 2023 ammonta a euro 3.600.421 (+4,6% rispetto al 2022) e nel 2024 è pari a euro 3.862.772 (+ 7,3% rispetto al 2023), e rappresenta il debito maturato verso i dipendenti, esposto al netto delle somme già anticipate. L'erogazione del Tfr non risulta garantita da specifico fondo vincolato nel risultato di amministrazione.
Risultano, infine, risconti passivi per 17 mln nel 2023 e per 18 mln nel 2024, relativamente ad addebiti emessi nell'anno precedente, riferiti a canoni di concessione demaniale di competenza di ciascun esercizio.
Nelle tabelle seguenti si evidenziano i dati patrimoniali relativi agli esercizi 2022, 2023 e 2024.

Tabella 28 – Stato patrimoniale – Attività

	2022	2023	Var. %	2024	Var.%
B) IMMOBILIZZAZIONI					
I. Immobilizzazioni immateriali					
1) Costi d'impianto e di ampliamento	410.515	33.083	-91,9	200.340	505,6
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	13.159.117	13.364.911	1,6	12.741.848	-4,7
3) Diritti di brevetto e di utilizzazione delle opere di ingegno	1.438.911	2.486.046	72,8	3.283.399	32,1
7) Manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi	83.874.390	86.973.018	3,7	93.159.641	7,1
8) Altre	5.394.926	6.902.469	27,9	7.281.963	5,5
Totale	**104.277.859**	**109.759.527**	**5,3**	**116.667.191**	**6,3**
II. Immobilizzazioni materiali					
1) Terreni e fabbricati	32.240.550	59.054.898	83,2	59.408.005	0,6
2) Impianti e macchinari	3.895.879	3.793.260	-2,6	3.483.399	-8,2
4) Automezzi e motomezzi	241.728	208.224	-13,9	1.334.159	540,7
7) Altri beni	6.348.684	6.448.162	1,6	6.602.088	2,4
Totale	**42.726.841**	**69.504.544**	**62,7**	**70.827.651**	**1,9**
III. Immobilizzazioni finanziarie					
1) Partecipazioni in:					
a) imprese controllate	4.717.354	5.117.027	8,5	5.156.714	0,8
b) imprese collegate	8.247.989	11.265.430	36,6	12.812.534	13,7
d) altre imprese	0	0		0	0
e) altri enti	122.000	122.000	0,0	122.000	0
Totale	**13.087.343**	**16.504.457**	**26,1**	**18.091.248**	**9,6**
Totale immobilizzazioni (B)	**160.092.043**	**195.768.528**	**22,3**	**205.586.090**	**5,0**
C) ATTIVO CIRCOLANTE					
I. Rimanenze					
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	46.647	60.210	29,1	72.085	19,7
Totale	**46.647**	**60.210**	**29,1**	**72.085**	**19,7**
II. Crediti					
1) Crediti verso utenti, clienti ecc.	20.277.359	23.051.305	13,7	19.074.398	-17,3
3) Crediti verso imprese controllate e collegate	766.424	1.854.986	142,0	2.103.508	13,4
4) Crediti verso lo Stato e altri soggetti pubblici	37.299.484	270.519.572	625,3	183.756.617	-32,1
4-bis) Crediti tributari	5.491.072	5.860.708	6,7	6.162.040	5,1
5) Crediti verso altri	4.430.216	4.439.710	0,2	5.861.880	32,0
6) Crediti verso il personale	2.674	2.674	0,0	1	-100
Totale	**68.267.229**	**305.728.955**	**347,8**	**216.958.444**	**-29,0**
IV. Disponibilità liquide					
4) C/C contabilità speciale tesoreria	190.713.702	273.452.729	43,4	328.678.594	20,2
Totale	**190.713.702**	**273.452.729**	**43,4**	**328.678.594**	**20,2**
Totale attivo circolante (C)	**259.027.578**	**579.241.894**	**123,6**	**545.709.123**	**-5,8**
D) RATEI E RISCONTI					
Totale ratei e risconti (D)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTALE ATTIVO	**419.119.621**	**775.010.422**	**84,9**	**751.295.213**	**-3,1**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

Tabella 29 – Stato patrimoniale – Passività

	2022	2023	Var. %	2024	Var.%
A) PATRIMONIO NETTO					
VII. Altre riserve distintamente indicate	5.000	1.978.506	39470,1	3.895.652	96,9
VIII. Avanzo (Disavanzo) economico esercizi precedenti	124.889.630	125.831.321	0,8	141.364.651	12,3
IX. Avanzo (Disavanzo) economico dell'esercizio	2.915.197	15.533.330	432,8	11.105.631	-28,5
Totale Patrimonio netto (A)	**127.809.827**	**143.343.157**	12,2	**156.365.934**	**9,1**
*B) **CONTRIBUTI** IN **CONTO CAPITALE***					
1) Per contributi a destinazione vincolata	188.299.441	500.967.645	166,0	456.140.611	-8,9
Totale contributi in conto capitale (B)	**188.299.441**	**500.967.645**	**166,0**	**456.140.611**	**-8,9**
*C) **FONDI PER RISCHI ED ONERI***					
3) Per altri rischi ed oneri futuri	3.100.000	2.068.000	-33,3	5.327.185	157,6
Totale fondi rischi ed oneri (C)	**3.100.000**	**2.068.000**	-33,3	**5.327.185**	**157,6**
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI					
LAVORO SUBORDINATO	**3.442.098**	**3.600.421**	**4,6**	**3.862.772**	**7,3**
E) DEBITI					
2) Verso Banche	39.000.000	39.000.000	0	39.000.000	0,0
5) Debiti verso fornitori	27.437.323	56.359.465	105,4	60.963.079	8,2
7) debiti verso imprese controllate, collegate e controllanti	789.118	1.146.805	45,3	0	-100,0
8) Debiti tributari	2.360.953	994.104	-57,9	1.233.751	24,1
9) Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	378.744	395.955	4,5	479.816	21,2
11) Debiti verso lo Stato e altri soggetti pubblici	10.138.691	8.638.691	-14,8	7.138.691	-17,4
12) Debiti diversi	1.104.969	1.303.547	18,0	2.536.655	94,6
13) Debiti verso il personale	43.945	36.462	-17,0	19.522	-46,5
Totale Debiti (E)	**81.253.743**	**107.875.029**	**32,8**	**111.371.514**	**3,2**
F) RATEI E RISCONTI					
1) Ratei passivi	0	0	0	0	0,0
2) Risconti passivi	15.214.512	17.156.170	12,8	18.227.197	6,2
Totale ratei e risconti (F)	**15.214.512**	**17.156.170**	**12,8**	**18.227.197**	**6,2**
TOTALE PASSIVO E NETTO	**419.119.621**	**775.010.422**	**84,9**	**751.295.213**	**-3,1**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

7. 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.

L'art. 6, c. 8, della l. n. 84 del 1994 prevede che la gestione contabile e finanziaria delle Autorità di Sistema portuale è disciplinata da un regolamento proposto dal Presidente, deliberato dal Comitato di gestione e approvato dal Mit, di concerto con il Mef. L'art. 22, comma 4, del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 stabilisce altresì che, fino all'approvazione del nuovo regolamento di contabilità, le AdSP applicano il regolamento di contabilità della soppressa Autorità portuale dove ha sede la stessa Autorità di sistema portuale. Pertanto, non essendo ancora stato adottato il nuovo regolamento, i rendiconti degli esercizi in esame sono redatti in conformità al regolamento della soppressa Autorità (adottato con delibera del Comitato Portuale n. 16 del 26 giugno 2007 ed approvato dal Ministero dei Trasporti con nota MTRA/DINFR/10810 del 26 ottobre 2007), successivamente modificato e/o integrato per recepire nuove disposizioni di legge applicabili. La versione vigente risulta essere quella adottata con delibera del Comitato Portuale n. 1 del 9 febbraio 2012 ed approvata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 26 marzo 2012. In sede di istruttoria l'ente ha riferito che, concordemente con il Collegio dei revisori dei conti precedentemente in carica, si è convenuto di attendere la "ricezione di un modello "fac-simile" del Regolamento in parola, che l'Assoporti aveva proposto di inviare a tutte le AdSP anche in funzione proattiva di uniformità amministrativa tra enti simili. Si raccomanda pertanto all'ente di adoperarsi, anche attivando le opportune interlocuzioni, al fine di adottare il nuovo regolamento ai sensi dell'art. 6, c. 8, della legge n. 84 del 1994, nel rispetto dei principi del d.p.r. n. 97 del 2023 e del sistema contabile integrato e armonizzato di cui alla l. n. 196 del 31 dicembre 2009 e al d.lgs. 31 maggio 2011 n. 91.

Nelle annualità in esame e nei periodi immediatamente successivi, l'organo di vertice è stato oggetto di una serie di mutamenti, in quanto il Presidente in carica negli esercizi 2023 e 2024, 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. Il Commissario straordinario così nominato, tuttavia, il 29 febbraio 2024 ha rassegnato le proprie dimissioni a far data dal 1° giugno 2024 e, con decreto Mit n. 132 del 10 giugno 2025, a decorrere dal 10 giugno 2025 è stato nominato un nuovo Commissario straordinario, rimasto in carica fino al 29 luglio 2025. Dal 30 luglio 2025 e fino al 1° dicembre 2025 è dunque stato in carica un terzo Commissario straordinario (dapprima nominato fino al 30 settembre 2025 con decreto Mit n. 187 del 30 luglio 2025, e poi prorogato con decreto Mit n. 242 del 2 ottobre 2025 "fino al ripristino degli ordinari organi di vertice"). Da ultimo, soltanto con decreto Mit del 2 dicembre 2025, e per la durata di un quadriennio, si è addivenuti alla nomina di un Presidente, attualmente in carica.

La nomina del nuovo Presidente dell'AdSP ha avuto riflessi anche sulla composizione del Comitato di gestione, posto che, ai sensi dell'art. 9, c. 2, della legge n. 84 del 1994, i componenti del Comitato decadono in caso di nomina di nuovo Presidente.

Tanto premesso, negli esercizi in esame è stato in carica il Comitato di gestione nominato con decreto del Presidente n. 1656 del 31 marzo 2021. Al termine del quadriennio ha avuto luogo la nomina del nuovo Comitato (con decreto del Commissario straordinario n. 13 del 2025 del 22 aprile 2025), poi decaduto il 2 dicembre 2025; con successivo decreto del Presidente n. 3 del 21 gennaio 2026 è stato costituito, per un quadriennio, un nuovo Comitato di gestione, composto – di fatto – dai medesimi membri del Comitato in carica nei nove mesi precedenti, con la sola eccezione del Presidente dell'AdSP, che ha sostituito il Commissario straordinario.

Nel precedente referto si era evidenziato come il Presidente in carica fino al 7 luglio 2022 avesse aggiunto agli ordinari emolumenti anche quelli percepiti quale amministratore unico della società di servizi Rete Autostrade Mediterranee per la logistica, le infrastrutture e i trasporti Spa. (RAM), società *in house* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 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.

Visto il limite massimo retributivo per il personale pubblico, all'epoca fissato in 240.000 euro (cfr. artt. 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), il corrispettivo spettante al Presidente dell'AdSP in qualità di

amministratore unico della società RAM (stabilito in euro 120.000) era 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, era 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. Dal 7 luglio 2022, il Presidente dell'Autorità è cessato dalla carica di amministratore unico della società RAM.

Per quel che concerne invece il compenso spettante come Presidente del CoSELAG, per il 2023, anch'esso 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.

Sul punto, ferma restando la possibilità dell'ente di instaurare un contraddittorio in adunanza pubblica, secondo quanto stabilito dal nuovo Regolamento interno della Sezione (adottato con determinazione dell'Adunanza plenaria n. 112 del 15 giugno 2026), si osserva che il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana è un ente pubblico economico costituito a norma della legge regionale n. 3 del 25 febbraio 2015 tra i Comuni di Trieste, San Dorligo della Valle e Muggia, unitamente all'AdSP MAO. Il consorzio persegue la finalità di promuovere e favorire la nascita e lo sviluppo di attività ed iniziative produttive e imprenditoriali, oltre che di fornire servizi connessi alle attività degli agglomerati industriali e delle aree economiche nell'ambito dell'area giuliana (cfr. art. 2 dello Statuto). Si tratta, quindi, di un consorzio di enti locali partecipato da un altro ente pubblico, quale è l'AdSP MAO. Il consorzio percepisce annualmente contributi a carico della regione Friuli-Venezia Giulia, come si evince dai bilanci depositati. Trattandosi di un consorzio costituito da enti locali (*ex* art. 31 del d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267 - TUEL) si tratta di un ente pubblico rientrante nel perimetro della finanza pubblica allargata. Questo comporta l'applicazione di vincoli retributivi e assunzionali, inclusi i tetti ai compensi di cui al decreto-legge n. 201 del 2011. Del resto, l'art. 23-*ter* del citato d.l. n. 201 del 2011, sin dalla sua formulazione originaria, fissa il tetto retributivo in capo a "chiunque riceva a carico delle finanze pubbliche emolumenti o retribuzioni nell'ambito di rapporti […] con pubbliche amministrazioni statali, di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165". A sua volta l'art. 1, c. 2, del d.lgs. n. 165 del 2001 annovera tra le pubbliche amministrazioni non soltanto gli enti locali (quali sono i tre Comuni soci del CoSELAG), ma

anche "tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali" (e in questa categoria rientra anche l'AdSP MAO, che è un ente pubblico di rilevanza nazionale).

La consistenza del personale, oggetto di rilievo già nel precedente referto, risulta ancora sottodimensionata rispetto alla dotazione organica, sebbene – sotto questo aspetto – si registrino dei progressi da parte dell'ente.

La spesa per il personale, in aumento nel 2023 (+10,9 per cento) presenta invece una leggera flessione nel 2024 (-4,6 per cento). In rapporto alle entrate correnti, nel 2023 l'incidenza della spesa per il personale si mostra in diminuzione dal 18,9 per cento nel 2022 al 15,7 per cento nel 2023, rimanendo invece piuttosto stabile nel 2024 (14,9 per cento).

Gli oneri da contrattazione decentrata integrativa (giunti a 3,4 mln nel 2023 e in leggera flessione nel 2024) nel precedente referto si segnalavano come una delle voci di spesa di più significativo e costante incremento (+22 per cento nel 2023 rispetto al 2022). Tuttavia, questo *trend* si è interrotto nel 2024 laddove si segnala una (seppur lieve) diminuzione rispetto all'anno precedente (-0,06 per cento). La loro incidenza rispetto alla spesa per il personale è passata dal 26,9 per cento (nel 2022) al 29,6 per cento (nel 2023) per attestarsi sul 29,2 per cento nel 2024.

Per quel che riguarda le partecipazioni societarie si evidenzia che, con nota del 27 febbraio 2025, l'AdSP ha trasmesso alla Corte dei conti l'atto deliberativo n. 1057/2025 di costituzione della società mista "PCS Newco Srl" in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 5, commi 3 e 4 del d.lgs. n. 175 del 2016 e s.m.i.. La deliberazione ha ad oggetto la "Procedura di gara a doppio oggetto per la scelta del socio privato della costituenda società mista "PCS Newco Srl" - Costituzione della società".

Con deliberazione n. 40 dell'8 aprile 2025, questa Sezione ha espresso parere negativo alla costituzione della suindicata società per il mancato assolvimento dell'onere motivazionale imposto dall'art. 5 del Tusp. In sede istruttoria l'ente ha riferito che provvederà ad adeguarsi al parere espresso dalla Sezione, superando le criticità rilevate, al fine di richiedere un nuovo parere.

Sul piano dell'attività programmatoria, risulta ancora in essere il procedimento di adozione del Documento di programmazione strategica di sistema i cui 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.

Per quel che concerne le attività intraprese nell'ambito del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale complementari al PNRR, l'AdSP MAO è stata destinataria di un imponente contributo, pari a 416,5 mln, a suo tempo assegnato con decreto del Mims (oggi Mit) n. 330 del 13 agosto 2021 e corrisposto in più *tranches* nel corso degli esercizi successivi.

Detti investimenti, finanziati ai sensi dell'art. 1, c. 2, lett. c), del d.l. 6 maggio 2021, n. 59 e 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*). Il progetto *Adriagateway* rappresenta una delle dieci opere strategiche nazionali di riconosciuta rilevanza/complessità e di cui all'Allegato IV del decreto legge n. 77/2021, convertito con modificazioni dalla legge n. 108/2021. Il progetto in esame è stato sottoposto a procedura speciale per gli interventi strategici di cui agli articoli dal 44 al 48 del d.l. n. 77/2021. La complessità delle opere previste in progetto e dell'*iter* autorizzativo ha determinato il mancato rispetto dell'obiettivo di aggiudicazione dei lavori al 31 dicembre 2023. Al fine di assicurare la realizzazione del progetto, l'AdSP ha quindi inviato al Mit di varie richieste di mantenimento dei fondi assegnati per l'opera in esame, proponendo l'apertura di un tavolo di confronto, allargato verosimilmente anche al Mef, al fine di formalizzare il mantenimento del contributo concesso attraverso il PNC in un quadro temporale più elastico per la realizzazione dell'opera di interesse strategico, anche in considerazione dell'indispensabilità tecnica di tale intervento.

Per quanto attiene ai risultati della gestione, dopo i ripetuti disavanzi finanziari registrati nel quinquennio anteriore all'esercizio 2022, dall'esercizio 2022 i risultati di bilancio hanno iniziato a mostrare evidenti segnali di ripresa per effetto dei consistenti finanziamenti statali legati al programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR. Questo *trend* positivo è confermato nel 2023 laddove, oltre ad una ulteriore crescita delle disponibilità liquide, passate da 190 mln a 273 mln (+43,4 per cento; +132,8 per cento nel 2022), si registra un ulteriore aumento del saldo positivo della gestione in conto capitale (+45,7 per cento nel 2023; +1599,9 per cento nel 2022).

Nel 2024, per quanto riguarda la crescita delle disponibilità liquide, il *trend* resta positivo, anche se il tasso di crescita è in flessione rispetto all'esercizio precedente (+20,2 per cento nel 2024, rispetto al +43,3 per cento del 2023). L'esercizio 2023 ha chiuso, infatti, con un cospicuo avanzo finanziario di competenza di euro 193.397.779,32 ed un avanzo di amministrazione pari a euro 321.861.773,73 (euro 130.779.825,92 nel 2022), per effetto, principalmente, del contributo erogato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli interventi infrastrutturali complementari al PNRR pari a euro 270.515.907, che si aggiunge ai finanziamenti riscossi nel 2022, pari a euro 89.679.709.

L'esercizio 2024 ha chiuso invece con un disavanzo finanziario di competenza di euro 34.301.434 (determinato dalla somma algebrica dell'avanzo di parte corrente di euro 22.765.908 e del disavanzo di parte capitale di euro 57.067.342) e un avanzo di amministrazione pari a euro 282.935.709.

Il disavanzo di parte capitale evidenzia, dunque, un saldo negativo di euro 57.067.342,93, in sensibile diminuzione rispetto all'esercizio 2023 (-133,3 per cento), e viene giustificato dall'ente in base alla circostanza che nell'anno 2023 sono stati accertati per intero i finanziamenti relativi al Fondo complementare al PNRR, ai progetti *Green Ports* PNRR, il cui residuo, per la parte non impegnata è confluita nell'avanzo vincolato.

Si sottolinea la necessità della piena applicazione delle regole di imputazione di accertamenti e impegni (artt. 26 e 31 del citato d.p.r. n. 97 del 2003), che prevedono le iscrizioni agli esercizi finanziari in conformità al principio di competenza finanziaria.

Dalla lettura congiunta dei bilanci preventivo e consuntivo, emerge che l'esercizio 2023 è stato caratterizzato da un elevato livello di investimenti, con stanziamenti significativi destinati a infrastrutture e beni immobili. La voce più significativa è senz'altro quella relativa all'acquisizione di beni di uso durevole, opere immobiliari e investimenti: a tale proposito il bilancio consuntivo per il 2023 riporta, soltanto per il porto di Trieste, una spesa di euro 170.587.723,67, a fronte degli euro 4.452.092,25 dell'esercizio precedente. Anche la categoria "acquisizione di immobilizzazioni tecniche" appare pressocché triplicata nel 2023 rispetto al 2022, e comprende anche gli impegni relativi all'aggiudicazione dell'accordo quadro per l'acquisizione di trentanove mezzi di servizio elettrici in sostituzione del parco macchine con fondi PNRR *Green Ports*.

Nell'esercizio 2024 le uscite in conto capitale sono diminuite del 60,7 per cento rispetto all'esercizio precedente, ma restano pur sempre assai più elevate rispetto al 2022 (circa 69 mln nel 2024 a fronte di circa 8 mln nel 2022), segno che – sul piano degli investimenti - il 2024 si inserisce nel solco delle azioni intraprese l'anno precedente.

Anche nel 2024 tra le uscite in conto capitale si annoverano importi relativi ad appalti per i quali si è addivenuto ad aggiudicazione e acquisto di autoveicoli nell'ambito del finanziamento PNRR *Green Ports*. Vi rientrano altresì gli impegni relativi al servizio di manutenzione del PCS (*Port Community System – Sinfomar*).

Nel precedente referto l'ente era stato invitato a non evidenziare nell'avanzo vincolato le sole somme vincolate introitate nell'esercizio, bensì a procedere 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, si era esortato l'ente a dare evidenza delle somme vincolate al trattamento di fine rapporto, i cui impegni di spesa debbono essere considerati nel risultato di amministrazione come fondi vincolati. Analoga raccomandazione all'ente era stata rivolta dal Collegio dei revisori nonché dal Ministero vigilante in sede di approvazione del Rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2021.

Si dà atto che nei bilanci in esame l'ente ha provveduto a dare evidenza nella tabella dimostrativa dell'avanzo di amministrazione anche la parte vincolata al TFR, pari a euro 191.582,01 nel 2023 e a euro 123.600,41 nel 2024.

Anche sotto il profilo dei trasferimenti dello Stato, il bilancio 2024 non evidenzia più - a titolo di parte vincolata – le sole somme introitate nell'anno in corso.

Di tanto si prende atto, e si raccomanda di perseguire l'obiettivo della compiuta attuazione ai principi di chiarezza, correttezza e coerenza interna del bilancio, ricostituendo l'intera quota vincolata dell'avanzo di amministrazione. D'altro canto, dall'esame dei residui, è emerso che (benché la capacità di accertamento e riscossione dell'ente siano aumentati negli esercizi considerati), le riscossioni restano pur sempre molto basse. Si invita pertanto l'ente ad adoperarsi in tale senso.

Con riferimento all'attività contrattuale emerge, in particolare, la misura significativamente ridotta degli acquisti mediante strumenti centralizzati (convenzioni Consip, Mepa e Regione Friuli-Venezia Giulia). Gli acquisti tramite strumenti *extra* Consip e Mepa sono n. 90 su 100. Per

quanto riguarda le tipologie di procedure, prevalgono gli affidamenti diretti (n. 83) per un importo aggiudicato pari a euro 3.081.854 e spese sostenute pari a euro 1.060.492; seguono le procedure aperte (n. 6) per un importo aggiudicato pari a euro 7.434.204 e le procedure ristrette (n. 5) per un importo di aggiudicazione pari a euro 149.172.359. Considerato il rilevante ricorso ad affidamenti diretti senza pubblicazione di bando, la maggior parte dei quali *extra* Consip e Mepa, si raccomanda all'Autorità il rispetto del principio di rotazione negli stessi e di avvalersi maggiormente – ove possibile - delle procedure di acquisto di beni e servizi messe a disposizione da Consip e Mepa, onde ottenere prezzi competitivi grazie all'aggregazione degli acquisti. Si raccomanda, altresì, il puntuale rispetto dei requisiti previsti per poter procedere ad affidamento diretto e si invita l'organo di controllo interno alla puntuale osservanza del quadro normativo di riferimento.



CORTE DEI CONTI

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI